

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA REGIONÁLNÍ A ENVIRONMENTÁLNÍ EKONOMIKY

Rozvoj cyklistické dopravy na území Zlínského kraje

Expansion of Bicycling in the Zlín Region Territory

Student: Bc. Josef Hlaváč

Vedoucí diplomové práce: Ing. Šimíčková Marcella, CSc.

Ostrava 2010

Čestné prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci včetně všech příloh vypracoval samostatně.

V Ostravě dne 30. dubna 2010

.....
Josef Hlaváč

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl rád poděkovat Městskému úřadu Morkovice-Slížany za příkladnou spolupráci a poskytnutí všech potřebných materiálů a Ing. Marcelle Šimíčkové, Csc. za veškeré připomínky a užitečné rady při tvorbě této diplomové práce.

OBSAH

1. ÚVOD.....	8
2. STRATEGICKÝ RÁMEC CYKLISTICKÉ DOPRAVY ČR	10
2.1 NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY ČR	10
2.2 EVROPSKÁ STRATEGIE PODPORY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	12
2.3 CYKLISTICKÁ STRATEGIE NA ÚROVNI ZLÍNSKÉHO KRAJE	13
2.3.1 Generel dopravy Zlínského kraje	14
2.3.2 Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje	15
2.4 KOMUNIKACE PRO CYKLISTY	15
2.4.1 Cyklistická stezka.....	16
2.4.2 Cyklistická trasa	17
2.4.3 Charakteristika a parametry cyklistických komunikací	18
2.5 ZNAČENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS.....	19
2.5.1 Značení cyklotras – cykloznačky	20
2.5.2 Výstražné dopravní značky.....	22
2.5.3 Informativní provozní značky.....	22
2.5.4 Vodorovné značení pro cyklisty	22
2.5.5 Příkazové značky	23
2.5.6 Značení cykloturistických tras – cykloturistické značky.....	24
2.6 LEGISLATIVA	24
2.6.1 Zákony, vyhlášky a vládní usnesení.....	25
2.6.2 Normy a technické podmínky	26
3. ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE	28
3.1 CHARAKTERISTIKA ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	28
3.2 CHARAKTERISTIKA SPRÁVNÍHO OBVODU ORP KROMĚŘÍŽ	30
3.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE	32
3.4 CHARAKTERISTIKA CYKLOSTEZKY MORKOVICE – NEZAMYSLICE	34
3.4.1 Město Morkovice-Slížany	35
3.4.2 Obec Prasklice	36
3.4.3 Obec Uhřetice	36
3.5 POLOHA A POPIS PLÁNOVANÉ STAVBY	36

3.6 DOHODA OBCÍ O SPOLEČNÉM POSTUPU PŘI VÝSTAVBĚ CYKLOSTEZKY	38
3.7 ROZPOČET A FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ STEZKY	41
3.7.1 Hodnocení rozpočtu cyklostezky	41
3.7.2 Možnosti financování cyklostezky.....	44
4. ENVIRONMENTÁLNÍ DOPADY CYKLOSTEZKY MORKOVICE –	
NEZAMYSLICE	48
4.1 PROBLÉMY SPOJENÉ S VÝSTAVBOU CYKLOSTEZKY	48
4.1.1 Nesouhlas Mysliveckého sdružení Hubert Morkovice	48
4.1.2 Nesouhlas osady Pančocha	49
4.1.3 Nesouhlas Jezdeckého klubu Ranch Pančocha.....	51
4.1.4 Námitka Agrodružstva Morkovice.....	52
4.1.5 Stanovisko zastupitelstva města Morkovice-Slízany	53
4.2 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A OCHRANU ZVLÁŠTNÍCH ZÁJMŮ.....	55
4.2.1 Vliv na znečištění půdy	56
4.2.2 Vliv na jakost vod	56
4.2.3 Vliv na chráněné části přírody, flóru a faunu	57
4.2.4 Vlivy na ovzduší a produkci odpadů.....	58
4.2.5 Stav složek životního prostředí záměrem ovlivněné	59
4.2.6 Hodnocení environmentálních dopadů a doporučení.....	60
5. ZÁVĚR.....	62
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	66
SEZNAM ZKRATEK	
PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ DIPLOMOVÉ PRÁCE	
SEZNAM PŘÍLOH	

1. ÚVOD

Cyklistická doprava a rozvoj cyklistických tras a stezek se v dnešní době řadí k vysoce moderním rozvíjejícím se trendům nabízející značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečnou z hlediska dopravní obsluhy v regionech. Láká nemalý počet zájemců ke zdravému strávení volného času, sportovním aktivitám či specifickému pojetí rodinné dovolené v širokém spektru forem jejího užití – na jízdním kole, in-line bruslích nebo běžkách v zimním období.

Výše jmenované druhy bezmotorové dopravy plní funkci efektivních dopravních prostředků, jelikož při svém provozu neprodukují žádné dotčenému okolí nebezpečné emise. Řadí se ke zdravým způsobům dopravní obslužnosti a rekreace. Budování kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury navíc vede ke zlepšování stavu environmentální složky životního prostředí, rekultivaci krajiny nebo péči o kulturní, historické a ekologické bohatství. Efektivní projekty nových či rekonstrukcí stávajících cyklistických tras a stezek zároveň přispějí k oživení regionů trpících nedostatkem pracovních míst a nezaměstnaností.

Z hlediska plánování a budování je už cyklistická infrastruktura v doprovodu s dnešními extrémně rostoucími nároky uživatelů na dopravní prostor a vybavení záležitostí městského a regionálního charakteru. Cyklistům dnes k dopravě slouží tisíce kilometrů značených cyklotras, cyklistické stezky se stále častěji realizují z důvodu denních dojížděk. Cyklistická infrastruktura v České republice však postrádá přesně definovanou koordinaci – cyklistické trasy sice jsou de facto řízeny působením Nadace Partnerství či Klubem českých turistů, z hlediska místního (regionálního) nicméně cyklotrasy a cyklostezky často vznikají nahodile díky dotacím získaných obcemi nebo mikroregiony.

Právě cyklostezka podobného ražení má v nedaleké budoucnosti vzniknout i na území katastrálních obcí Morkovice-Slížany, Prasklice a Uhřice správního obvodu obce s rozšířenou působností Kroměříž ve spolupráci s obcemi sousedního SO ORP Prostějov kraje Olomouckého – Kovalovice-Osíčany, Tištin, Dřevnovice a Nezamyslice. Ve své práci se pak budu věnovat části zmíněné plánované cyklistické stezky na území Zlínského kraje, kde mám

trvalé bydliště a od města Morkovice-Slížany mě dělí zhruba 9 kilometrů jízdy po silniční komunikaci.

Samotná práce se skládá ze tří hlavních kapitol. Úvodní kapitola je věnována teoretickému vymezení strategického rámce cyklistické dopravy v České republice. Nejprve je zde popsána Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, nato je představena cyklostrategie na úrovni sledovaného Zlínského kraje a obsah další podkapitoly se věnuje jednotlivým komunikacím pro cyklisty. Je zde popsána cyklistická trasa, cyklistická stezka, jejich funkce a standardní rozměry. Teoretická východiska jsou pak zakončena podrobným výstupem v podobě značení cyklistických tras a legislativou upravující danou problematiku.

Druhá kapitola je zaměřena na analýzu rozvoje cyklistické dopravy na území Zlínského kraje. V úvodu této části je zájmové území stručně charakterizováno, další část kapitoly je zaměřena na stav cyklistické dopravy v této oblasti. Také je zde představena zamýšlená cyklistická stezka z Morkovic do Nezamyslic s důrazem na její úsek zainteresovaných obcí Zlínského kraje. Součástí kapitoly je dále rozpočet a financování realizace zmíněné cyklostezky.

Poslední třetí kapitola je věnována samotné otázce problémů spojených s výstavbou plánované cyklostezky včetně předpokládaných environmentálních dopadů na blízké okolí tohoto objektu. Nejprve je zhodnocen a charakterizován výčet veškerých problémů ze strany subjektů a osob dotčených výstavbou stezky včetně pohledu investorů, ve druhé části jsou následně vymezeny nezpochybnitelné dopady cyklostezky na životní prostředí během realizace stavby a po jejím dokončení, ať už z pozitivního, v rámci výstavby objektu samozřejmě z negativního hlediska. Závěrečné hodnocení pak obsahuje i výčet možných doporučení, jakým způsobem environmentální rizika minimalizovat.

Stěžejním cílem této diplomové práce je tedy analyzovat a zhodnotit plánovanou realizaci cyklistické stezky mezi obcemi Morkovice-Slížany a Nezamyslice s důrazem na území Zlínského kraje. Očekávaným přínosem práce je zprostředkování stanovisek občanů stezkou dotčených obcí, posouzení předpokládaných environmentálních dopadů zejména během výstavby tohoto objektu včetně navržených doporučení a nakonec vymezení kladných a záporných stránek navrhovaného záměru.

2. STRATEGICKÝ RÁMEC CYKLISTICKÉ DOPRAVY ČR

2.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky (používá se i označení Cyklostrategie) byla vládou přijata 7. července 2004, usnesením následně potvrzena v roce 2007 a za popudu Ministerstva dopravy ČR implementována Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. Nutno podotknout, že schválený dokument zároveň vychází ze strategického dokumentu v oblasti dopravy Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 v rámci specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy.”

Stěžejním posláním zmíněné Cyklostrategie je podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury (grafická podoba viz příloha č. 2). Té se pak má dosáhnout prostřednictvím stanovených základních priorit, navazujících cílů a dílčích opatření:

- **Priorita č. 1: Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území** – vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury, začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému, posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky (projekty ŠANCE, CYCLE21, SONDA, BYPAD, programy Nadace Partnerství a Nadace VIA) a nakonec zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu zahrnující schvalování programů BESIP včetně zajišťování projekční připravenosti měst a obcí pro podporu cyklistické dopravy formou seminářů vedoucí k dosažení jejich práva čerpat finanční prostředky na výstavbu cyklistických stezek ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI);
- **Priorita č. 2: Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu** – vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky (program Greenways - Zelené stezky, iniciativa agentury CzechTourism), využití cykloturistiky pro obnovu venkova a dále příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie (prozatím nejlépe těchto financí ze strukturálních fondů EU využívá region NUTS II Střední Morava – na výstavbu téměř 90 kilometrů nových cyklostezek v období let 2007 až 2013 má být vynaloženo zhruba 510 miliónů korun);

- Priorita č. 3: **Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví** – podpora a regulace cyklistiky z pohledu ochrany environmentálně cenných (zejména chráněných) území, využitelnost opuštěných drážních těles pro účely cyklistiky a zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu;
- Priorita č. 4: **Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty** – spolupráce se subjekty, které mohou nepřímo přispět k rozvoji cyklistické infrastruktury, např. Program Lesy 2000, asociace Národní síť zdravých měst ČR, vysoké školy (především ČVUT v Praze), Ministerstvo zdravotnictví ČR (prostřednictvím svých přímo řízených organizací jako Krajská hygienická stanice či Státní zdravotní ústav) nebo další státní organizace, regionální rozvojové agentury, občanská sdružení, obecně prospěšné společnosti a nadace.

Výše charakterizované priority Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR jsou vzájemně propojeny a je možné s nimi efektivně pracovat pouze tehdy, pokud je budeme chápat jako celek. Jsou řešeny mezioborově ve vzájemné koordinaci jednotlivých resortů – zejména pak Ministerstva dopravy ČR coby spojovacího článku naplňování celé Cyklostrategie, Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva zdravotnictví a Ministerstva životního prostředí. Důležitým bodem v otázce co nejrychlejšího rozvíjení kvalitní bezpečné sítě cyklistické infrastruktury, povědomí veřejnosti jako alternativní formě dopravy, smysluplné podpory a efektivního rozvoje cyklodopravy v České republice je i spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými a místními samosprávami, státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi či privátním sektorem.

Jednotlivé resorty ministerstev se tedy úkoly schválené Cyklostrategie řídit musí, pro ostatní subjekty jsou pouze dokumentem doporučujícím. V rámci ale tzv. synergického efektu z roku 2006 byly veškeré kraje a statutární města požádány vedle spolupráce s cílem naplno využívat státních fondů, krajských a městských rozpočtů k realizaci konkrétních aktivit spojených s výstavbou cyklistických stezek i o společný postup v oblasti podpory cyklistické dopravy do všech stupňů územního plánování, využívání opuštěných drážních těles, budování cyklistických tras v oblastech s probíhajícími pozemkovými úpravami a podél vodních toků.

K pozitivním dopadům dosažených realizací základních priorit národní cyklistické strategie patří z hlediska environmentálního zdravé životní prostředí v doprovodu s nulovým

produkovaným znečištěním a snížením hluku. Nezanedbatelný je i přínos pro zdraví lidského organismu, zmírnění stresu v dnešní jinak uspěchané době, zajištění nových pracovních míst v oblasti služeb okolo cykloturistiky, včetně efektu zvýšení dopravní mobility, prohloubení zájmu o turistické regiony v České republice a vůbec rozvoje cestovního ruchu [14] [16] [17].

2.2 Evropská strategie podpory cyklistické infrastruktury

Z celoevropského hlediska hraje v rámci podpory rozvoje cyklistické infrastruktury majoritní roli Evropská cyklistická federace (ECF), která s pomocí Evropské unie vypracovala v rozmezí let 1995 až 1997 projekt sítě dvanácti transevropských cyklistických tras pod názvem EuroVelo spojující všechny země Evropy. Záměrem ECF je prostřednictvím koordinace a provozu kompletní evropské sítě cyklotras podporovat cyklodopravu coby dopravu s vysokým potenciálem zabezpečující rozvoj cestovního ruchu a nastolení trvale udržitelné mobility a hospodářské prosperity regionu. S tím úzce souvisí i snaha cyklistické federace dosáhnout změny postojů, politiky a výše rozpočtových prostředků na evropské úrovni. Evropská cyklistická federace je zároveň vydavatelem souboru map a popisů všech tras, které křížují Evropu od severu na jih a od západu na východ.

V současné době je v síti EuroVelo zahrnuto více než 66 tisíc kilometrů cyklistických tras (graficky viz příloha č. 1), z toho asi 45 tisíc kilometrů je již v oficiálním provozu. Českou republikou prochází tři ze zmíněných dvanácti evropských dálkových tratí:

- **EuroVelo č. 4** – Francie, Belgie, Německo, ČR (Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava), Polsko a Ukrajina;
- **EuroVelo č. 7** – Norsko, Finsko, Švédsko, Německo, ČR (Děčín, Praha, Tábor, České Budějovice), Rakousko a Itálie;
- **EuroVelo č. 9** – Polsko, ČR (Olomouc, Brno, Hevlín), Rakousko, Slovinsko a Chorvatsko.

Projekt cyklistické sítě EuroVelo je zakomponován do Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, napojení českých a moravských cyklotras na tuto síť patří k jejím největším prioritám. Na začlenění České republiky do tohoto projektu pracuje Nadace Partnerství ve spolupráci se zmíněnou Evropskou cyklistickou federací a v této souvislosti

nejprve bude **nutné přesně definovat síť dálkových tras v České republice**, na základě které potom bude možno přesněji identifikovat, kudy trasy EuroVelo vůbec přes české území vedou.

Hlavním posláním projektu EuroVelo je podpora cyklistické dopravy a cyklistické sítě, propagace cyklistiky nebo motivace využívat k jízdě na běžné cesty kolo – tímto způsobem tak jednoduše doporučovat nemalému počtu evropských občanů, aby jízdní kolo využívali pro denní výlety a jako cykloturistiku. V prospěch tohoto druhu dopravy bezpochyby hraje roli bezhlučnost, upevňování zdraví jedinců, energetická úspornost nebo nulové emise a s tím spojená ochrana životního prostředí. Materiál také zahrnuje různé aspekty silniční dopravy jako bezpečnost provozu, rozvoj regionální infrastruktury, cestovní ruch a rekreace.

K dalším výhodám projektu určitě můžeme zmínit tvorbu nových pracovních míst na úrovni malých podniků, cykloturistika také může přispět k objevení zcela nových turistických oblastí a obnovení turistiky vůbec. Využíváním existujících nebo plánovaných regionálních a celostátních cyklistických tras (vybraných dle určených kritérií) coby funkcí projektu EuroVelo integrovat stávající cyklotrasy do jedné celoevropské cyklosítě se také bezesporu ušetří nemalé finanční prostředky.

Cyklistická síť EuroVelo má být dokončena do konce roku 2020 (původním termínem přitom byl rok 2016). Po tomto roce následně vstoupí v platnost soubor procesů, jehož hlavním záměrem bude stálá údržba vybudované celoevropské cyklistické sítě, popřípadě její zdokonalování a modernizace [15].

2.3 Cyklistická strategie na úrovni Zlínského kraje

Rozvoj cyklistické a vůbec veškeré dopravní infrastruktury patří k hlavním prioritám představitelů Zlínského kraje. Orientace zastupitelů regionu směřuje především na oblast rozvoje nadřazené silniční sítě a zlepšení možnosti dopravního napojení kraje s cílem zvýšení jeho atraktivity pro potenciální investory a zlepšení nepříliš optimální místní ekonomické situace.

Strategie cyklistické dopravy na úrovni Zlínského kraje se řídí dle schváleného základního rozvojového dokumentu pro dopravu v tomto regionu – Generelu dopravy Zlínského kraje. Z něho vycházející Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje se pak detailněji zabývá problematikou cyklistické dopravy a jejího rozvoje doplněná pasportem cyklistických tras sledovaného územního celku a řadou mapových příloh.

2.3.1 Generel dopravy Zlínského kraje

Generel dopravy Zlínského kraje (schválený zastupitelstvem kraje v roce 2004) představuje základní dopravně inženýrský dokument Zlínského kraje řešící všechny základní druhy dopravy (automobilová, železniční, veřejná osobní, vodní, letecká, cyklistická a pěší) v tomto sledovaném území a tvoří podklad při pořizování územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace na území Zlínského kraje. V části věnované cyklistické dopravě se odkazuje na Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy v České republice, která se mimo jiné zaměřuje na modernizaci a podporu cyklistické infrastruktury, snižování emisí, hluku, srdečních a cévních chorob, nehodovosti cyklistů či vytváření podmínek pro další rozvoj vzdělanosti obyvatel a společenského, sportovního vyžití obyvatel České republiky.

Ke strategickým krokům a prioritním osám samotného dokumentu Generel dopravy Zlínského kraje pak vedle podpory a rozvíjení cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému patří i plánování opatření na zlepšení cyklistické infrastruktury včetně spravování databáze o aktuálním stavu dálkových a nadregionálních cyklistických tras na území Zlínského kraje. Opomenout nesmíme ani orientaci dokumentu na podporu cyklistické dopravy ve spolupráci s dalšími organizacemi (výuka ve školách, propagační jízdy apod.), zvyšování bezpečnosti tohoto způsobu dopravy vyčleněním odpovídajících finančních prostředků z rozpočtu či dodržování návaznosti cyklistické dopravy na dopravu hromadnou, podporovat rozvoj přepravy kol po železnici a rozšiřování sítě cyklobusů.

Úpravou a návrhy na doplnění aktuální sítě tras cyklistické dopravy v regionu Zlínského kraje se pak dokument věnuje v jeho samém závěru. Výsledkem návrhu je nakonec definování cílového stavu dopravní infrastruktury jednotlivých druhů doprav k výhledovému období roku 2030 [10].

2.3.2 Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje

Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje představuje navazující dokument k výše charakterizovanému Generelu dopravy Zlínského kraje. Zatímco podstatou „generelu“ byla orientace na dopravu sledovaného regionu z obecného hlediska, k hlavní náplni „koncepce“ patří už jen samotná cyklistická doprava území Zlínského kraje a její rozvoj.

Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje se pak skládá z analytické a návrhové části.

Analytická část obsahuje vedle souboru realizovaných a zpracovaných návrhů cyklistických a cykloturistických tras (včetně intravilánů obcí a měst) i data o stávajících a plánovaných trasách na území sousedních regionů České a Slovenské republiky. Součástí analytické části jsou i výsledky terénních průzkumů, údaje o plánované komunikační výstavbě a vyhodnocení stávající silniční sítě z hlediska vhodnosti pro cyklistickou dopravu.

Podstatou návrhové (koncepční) části je popis jednotlivých cyklistických tras, jejich vybavenost, finanční náročnost a možnost financování těchto investičních akcí, územní a stavební uspořádání, řešení problematických úseků či specifikace vhodných úprav jako parkoviště a úschovny. Předmětem této druhé části dokumentu je pak návrh sítě dálkových, významných regionálních a místních cyklistických stezek a tras včetně zásad řešení, zlepšujících podmínek a bezpečnosti [11].

2.4 Komunikace pro cyklisty

Komunikaci pro cyklisty můžeme definovat jako pozemní komunikaci, na které je povolen cyklistický provoz. Ze správního hlediska se tedy jedná o silnice I. – III. třídy, účelové a místní komunikace. Infrastrukturu pro cyklisty lze pak rozdělit do následujících kategorií:

- cyklistická stezka;
- cyklistická trasa.

2.4.1 Cyklistická stezka

Cyklistická stezka (cyklostezka, stezka pro cyklisty) je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Navrhuje se tehdy, když je z důvodu ekonomického, územního a především větší bezpečnosti lépe vést cyklisty při velkých intenzitách cyklistické dopravy po samostatných stezkách pro cyklisty, při očekávané velké intenzitě cyklistického provozu (např. vybudováním podniků, továren na okrajích městských sídel) nebo na místech k tomu vhodně uzpůsobených (např. po chodnících a pěšinách, které chodci nevyužívají nebo nejsou zvyklí užívat). Motocyklová a automobilová doprava je z nich vyloučena, zásadně je od ostatní dopravy oddělena. Pravidla silničního provozu však povolují užití cyklostezky např. in-line bruslařům, koloběžkářům, lyžařům, dle režimu i chodcům.

Varianty cyklistické stezky:

- stezka pro cyklisty a chodce (smíšená);
- stezka pro cyklisty a chodce (s odděleným provozem);
- stezka pro cyklisty (samostatná).

Dopravní značky od roku 2001 umožňují identifikovat, zda je stezka pro cyklisty a chodce v celé své šířce určená pro chodce a cyklisty dohromady, nebo zda je stezka pro cyklisty a chodce rozdělena na samostatné pruhy.

Cyklistická stezka se značí značkou č. C 8 „Stezka pro cyklisty” (podrobněji viz kap. 1.4) a skládá se z cyklistického pásu (nejméně dvoupruhového) a dělicích pruhů oddělujících oba směry od sebe nebo od ostatního provozu pěšího nebo motorového. Stezka může být jednosměrná nebo obousměrná, vedená směrově i výškově samostatně mimo trasy ostatních pozemních komunikací nebo v souběhu s jinou komunikací, doplněna vodorovným dopravním značením a možná je i její vazba na přejezd pro cyklisty. Z funkčního pohledu pak cyklostezky mohou sloužit k cestám do škol, práce či cykloturistice.

Z geograficko-evropského hlediska jsou cyklistické stezky rozšířené zejména v řadě zemích západní Evropy. Ucelené sítě cyklostezek však můžeme nalézt i v některých, z hlediska terénních podmínek příhodných, českých městech – např. Olomouci, Hradci Králové a Pardubicích. V souladu s moderním trendem omezování individuální automobilové

dopravy ve městech ve prospěch dopravy veřejné, cyklistické a pěší, se cyklostezky začínají významně hlásit o slovo i v dalších městech (a jejich okolí) České republiky (včetně Prahy a Brna). Cyklistické koncepce krajů pak počítají s postupným propojováním izolovaných cyklostezek do ucelené sítě a se vznikem hlavních a vedlejších krajských cyklistických koridorů [1] [2] [21].

2.4.2 Cyklistická trasa

Cyklistická trasa (cyklotrasa) je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena, podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho prováděcí vyhlášky a příslušných Technických předpisů, dopravními značkami pro cyklisty. Cyklistickou trasou pak můžeme označit i (někdy samostatně vymežovanou) **cykloturistickou trasu**, která představuje dopravní cestu vedenou většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénem, jež je z hlediska ochrany životního prostředí a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů a je značena cykloturistickými značkami.

V zásadě můžeme rozlišovat tři základní funkce způsobu využití cyklistických tras, které se mohou při návrhu konkrétní trasy překrývat:

- dopravní funkce – jedná se především o každodenní cestu do školy, zaměstnání apod.; požaduje co nejkratší spojení, tj. co nejkratší cestovní dobu; jezdí se většinou jednotlivě;
- rekreačně turistická funkce – cílem je v tomto případě samotná jízda na kole, doprava zejména za cíli mimo zastavěná území; cyklisté jezdí obvykle ve skupinkách, důležitá je bezpečnost a atraktivita prostředí cyklistické trasy;
- sportovní – posláním cyklotras je vedle výše zmíněných dvou funkcí i sportovní činnost, prostřednictvím které si mohou jednotlivci nebo celé skupiny cyklistů zvyšovat svoji sportovní výkonnost.

Z pohledu funkce v dopravním a cykloturistickém systému můžeme cyklistickou trasu identifikovat jako místní, regionální a nadregionální (dálkovou) cyklotrasu. Prvně jmenovaná místní cyklotrasa se vyznačuje dopravou v obci (intravilánu) zejména pro každodenní

cyklistiku. Regionální cyklistické trasy se orientují na spojování cílů ležící mimo obec a nakonec dálkové cyklotrasy se vyznačují spojováním cílů vzdálených, např. mezi městy Praha – Brno. Cyklistická trasa by v tomto třetím případě měla zároveň vést turisticky atraktivní krajinou s odpovídajícím vybavením, které zahrnuje mapy, servisy či ubytovny [1] [2] [7].

2.4.3 Charakteristika a parametry cyklistických komunikací

Cyklistické komunikace jsou komunikacemi nemotorovými, na základě zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a normy ČSN 73 6110 o projektování místních komunikací obsahově patří do jisté funkční třídy D – souboru komunikací se smíšeným provozem a komunikací s vyloučením motorového provozu. Dle dopravního významu jsou ale komunikacemi cyklistickými, což znamená spojitost s funkční podskupinou D 2 – komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel (stezky, pruhy, pásy určené cyklistickému provozu, stezky pro chodce, chodníky, průchody, schodiště a další komunikace podobného charakteru).

Pod cyklistickou komunikací si tak můžeme představit:

- **cyklistickou stezku** (viz kap. 1.3.1) – šířka stezky pro cyklisty se navrhuje:
 - při jednosměrném provozu 2,50 m (1,25 m + 1,25 m);
 - při obousměrném provozu 3,00 m (1,50 m + 1,50 m);
- **cyklistický pruh** – základní stavební prvek umožňující jízdu cyklisty v jednom směru, je samostatnou částí pozemní komunikace vytvářející podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy a podle intenzity přítomných cyklistů se navrhuje jednosměrný nebo obousměrný provoz; šířka pruhu se navrhuje:
 - 1,50 m na obousměrném pásu v přidruženém dopravním prostoru tvořeném nejméně dvěma protisměrnými pruhy;
 - 1,25 m na jednosměrném pásu v přidruženém dopravním prostoru s alespoň dvěma jednosměrnými pruhy;
 - 1,00 při oddělení dělicím pásem v hlavním dopravním prostoru s pruhem označeným dopravním značením;
- **cyklistický pás** – skládá se minimálně ze dvou cyklistických pruhů (o šířce 1,25 m), je samostatnou částí pozemní komunikace určenou pouze cyklistům

(s velkou intenzitou), obdobně jako cyklistický pruh se umísťuje v přidruženém dopravním prostoru a v případě dvou pruhů na něm může být zaveden provoz obousměrný dvoupruhový či jednosměrný dvoupruhový; šířka pásu:

- je násobkem šířky cyklistického pruhu;
- v případě obousměrných pásů se šířka každého pruhu zvětší na 1,50 m nebo se mezi protisměrné pruhy vloží dělicí pás 0,50 m.

Podstata provozu těchto cyklistických komunikací spočívá v oddělení nebo vyloučení dopravy motoristické, cyklo doprava však může fungovat i mimo komunikace zmíněné funkční skupiny D 2. To znamená, že cyklistické komunikace mohou být vedle pravidelné dopravní obsluhy vedeny i jako dálkové cyklistické trasy (např. mimo sídla).

Šířka komunikací pro cyklisty se odvozuje na základě příčného dopravního prostoru cyklisty – průjezdného prostoru o rozměrech 1,50 m x 2,50 m (při nároku na pohyb do stran možné rozšíření zpevnění cyklistického pruhu o zhruba 0,50 m), do kterého nesmí zasahovat žádné pevné překážky, např. kanály ve vozovce s mřížemi umístěnými souběžně se směrem jízdy se také považují za pevnou bariéru. Pro plynulou a bezpečnou jízdu je však neméně důležitá i správná konstrukce cyklistických komunikací a dalšího vybavení na trase a jeho okolí [2].

2.5 Značení cyklistických tras

Základní podmínky pro užití a umístění značek orientační povahy na cestách i pozemních komunikacích pro bezpečný a plynulý provoz cyklistů jsou dány platnými zásadami orientačního značení na cyklistických trasách – právě z tohoto pohledu se cyklistické trasy dělí na **cyklotrasy** a **cykloturistické trasy**, z hlediska všeobecného ale cyklotrasou a cykloturistickou trasou jednoduše rozumíme cyklistickou trasu (podrobněji viz kap. 2.4.2).

Cyklotrasu tak v případě orientačního značení můžeme chápat jako cestu vedenou po pozemní komunikaci označenou **cykloznačkami** „Návěst před křižovatkou“, „Směrová

tabule pro cyklisty” a „Směrová tabulka”. Všechny jmenované cykloznačky patří do skupiny informativních značek směrových.

Trasa cykloturistická je naproti tomu charakterizována jako dopravní cesta vedená zpravidla mimo pozemní komunikace terénem, po polních, lesních cestách apod. a je označená **značkami cykloturistickými** „Směrovka” a „Pásová značka”.

Cyklistické trasy jsou v České republice značeny od roku 1997 turistickým značením, které je příslušenstvím silnice a místní komunikace na základě zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Speciální směrové dopravní značky (cykloznačky) jsou pro značení cyklistických tras používány od 31. ledna 2001 prostřednictvím platné vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení na pozemních komunikacích.

Oba způsoby značení tvoří síť číslovaných cyklistických tras, jejichž garantem je Klub českých turistů (KČT) – z pověření Ministerstva dopravy. Kromě výše zmíněného dvojího druhu značení se v České republice můžeme setkat i s dalšími, ne tolik rozšířenými technikami značení (např. Greenways, Nadace Partnerství). Financování zřizování a údržby cyklistických tras pak mají většinou na starost kraje, někdy i obce, svazky obcí a v některých případech i soukromé či jiné podobné subjekty (např. KČT, Nadace Partnerství atd.).

2.5.1 Značení cyklotras – cykloznačky



a) Návěst před křižovatkou – dopravní značka IS 20

– nás informuje o směru k vyznačeným cílům s vyobrazeným schématem tvaru křižovatky, jednou či více šipkami a číslem trasy. Užívá se zejména v obci, zpravidla samostatně před křižovatkou významnějších cyklotras a nebo k vyznačení vedení trasy v nepřehledné oblasti;



b) Směrová tabule pro cyklisty:

- s jedním cílem – dopravní značka IS 19a (pro směr přímý), IS 19c (vlevo) a IS 19e (vpravo)



- s dvěma cíly – **dopravní značka IS 19b** (pro směr přímý), IS 19d (vlevo) a IS 19f (vpravo)

– je charakterizována směrem, cílem (cíly) a vzdáleností k vyznačenému cíli v kilometrech. Číslo cyklotrasy je vyznačeno nad symbolem kola ve společném rámečku. V případě většího množství směrových tabulí se značka umístí na zvláštním sloupku a řadí se pod sebe tak, že nejvýše je umístěna tabule pro přímý směr, pod ní pro směr vlevo a nejnižší pro směr vpravo. Nejčastěji se pak směrová tabule používá v místech křížení s dalšími cyklotrasami;



- c) **Směrová tabulka – dopravní značka IS 21a** (pro směr přímý), IS 21b (vlevo) a IS 21c (vpravo)

– se užívá k upřesnění nebo potvrzení vedení trasy v případě, kdy není účelné užití směrové tabule pro cyklisty. Informuje nás o číslu a směru cyklotrasy, jehož změna je vyjádřena umístěním šipky nad symbolem jízdního kola. Značka se umísťuje zpravidla samostatně, ve výjimečných případech ji lze použít v kombinaci s jinými dopravními značkami.

Každá z výše uvedených informativních cykloznaček (respektive speciálních směrových dopravních značek) obsahuje symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Podobně jako dopravní značky se i cyklistické značky umísťují před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy. Vyznačují se podkladovou nereflexní žlutou barvou s černým písmem a k jejich umístění na místní komunikaci je zapotřebí souhlasu příslušného ředitelství Policie ČR, silničního správního úřadu a majetkového správce pozemní komunikace.

Vedle speciálních směrových značek neboli cykloznaček se cyklistických tras pochopitelně týkají i dopravní značky příkazové, ve spojitosti s cyklodopravou ale mluvíme i o dalších typech všeobecně známých značek – výstražné, zákazové, informativní provozní a značení vodorovné.

2.5.2 Výstražné dopravní značky



Cyklisté – dopravní značka A 19

– upozorňuje účastníky provozu na místo často se vyskytujících cyklistů nebo místo, kde cyklisté pravidelně či ve větším množství vjíždějí na komunikaci.

2.5.3 Informativní provozní značky



Přejezd pro cyklisty – dopravní značka IP 7

– označuje se jí každý přejezd mimo obec, velmi často pak slouží k označení přejezdu situovaného mimo křižovatku. Nutno podotknout, že v místě užití této dopravní značky cyklista přednost na rozdíl od chodců nemá.

2.5.4 Vodorovné značení pro cyklisty



a) Přejezd pro cyklisty – dopravní značka V 8

– charakterizuje plochu určenou pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci, z pohledu cyklistické dopravy se tak užívá v místech křížení cyklostezky s jinou komunikací;



b) Jízdní pruh pro cyklisty – dopravní značka V 14

– stanovuje směr (průběh) jízdy pro cyklisty, kterému odpovídá orientace šipek a symbolu jízdního kola;



c) Přejezd pro cyklisty – dopravní značka V 19

– se použije před křižovatkou v místech, kde je veden jízdní pruh pro cyklisty.

2.5.5 Příkazové značky



a) Stezka pro cyklisty – dopravní značka C 8a



b) Konec stezky pro cyklisty – dopravní značka C 8b

– značka C 8a označuje místo začátku cyklistické stezky (nebo pruhu), kterou ke svým aktivitám mohou použít jedinci na kole, koloběžce, lyžích, kolečkových bruslích či aktivitám obdobného charakteru. Dopravě motorového charakteru je užití cyklostezky zakázáno. Dodatková tabulka může potenciální účastníky provozu na cyklistické stezce informovat o platnosti značky nebo dalších doplňujících údajích. Značkou C 8b se pak platnost příkazu vyjádřeného značením C 8a ukončuje;



c) Stezka pro chodce a cyklisty – dopravní značka C 9a



d) Konec stezky pro chodce a cyklisty – dopravní značka C 9b

– další v pořadí příkazových dopravních značek s označením C 9a prezentuje příkaz pro cyklisty a chodce užít (jiným účastníkům tak jest zakázáno) v daném směru takto označenou cyklistickou stezku nebo samostatně oddělený pruh. Nutností je přitom dostatečná šířka stezky pro zajištění bezpečnosti cyklistů i chodců. Umisťuje se na začátku cyklostezky, značka C 9b naopak platnost příkazu ukončuje;



e) Stezka pro chodce a cyklisty – dopravní značka C 10a



f) Konec stezky pro chodce a cyklisty – dopravní značka C 10b

– z grafického hlediska se dopravní značka C 10a, charakterizující příkaz pro chodce a cyklisty užít (motorové dopravě nikoli) v daném směru takto označenou cyklostezku, mírně podobá předchozí značce C 9a. Základním charakteristickým rozdílem je ale v případě tohoto značení vzájemné situování stezky pro chodce a stezky pro cyklisty. Užít pruh určený pro chodce pak cyklista může pouze při otáčení, objíždění nebo předjíždění. Nesmí přitom zapomenout na bezpečnost chodců. Konec platnosti příkazu se v tomto případě vyznačuje dopravní značkou C 10b;



g) Příkaz Cyklisto sesedni z kola – dopravní značka C 14a



h) Konec příkazu Cyklisto sesedni z kola – dopravní značka C 14b

– povaha užití značky C 14a na trase cyklostezky už je patrná ze svého grafického návrhu. Cyklista ji musí respektovat a v místě označení musí z jízdního kola sesednout. Nastoupit pak může až vyobrazením značky C 14b, která daný příkaz ukončuje.

2.5.6 Značení cykloturistických tras – cykloturistické značky

Cykloturistické trasy se značí pásovými značkami (doplněné směrovkami) s upozorňovací barvou žlutou, vedoucí pak červenou, bílou, zelenou nebo modrou. V některých případech pak může být cykloturistická značka doplněna o šipku.



a) Směrovka

– informující nás o cílech, směru a vzdálenosti k vyznačeným cílům;



b) Pásová značka

– charakterizující průběh cykloturistické trasy.

[1] [2] [7]

2.6 Legislativa

Odpovídající právní úprava v doprovodu s podmínkami upravujícími navrhování bezpečných komunikací je základním předpokladem k zajištění bezpečné cyklistické dopravy. Cyklisté jsou řidiči a účastníky na pozemních komunikacích a proto se musí řídit veškerými právy a povinnostmi z toho vyplývajících – na jedné straně zákony, vyhláškami a vládními usneseními, na straně druhé českými státními normami a technickými podmínkami.

2.6.1 Zákony, vyhlášky a vládní usnesení

K základní legislativě upravující vytváření cyklistické infrastruktury patří zákony, vyhlášky a vládní usnesení. Do skupiny těchto metodických pomůcek, ze kterých vyplývá podstata fungování a chování účastníků cyklistických tras respektive cyklistických stezek, musíme jmenovat následující legislativní opatření:

- **Zákon č. 13/1997 Sb.**, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- **Zákon č. 361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů;
- **Vyhláška č. 30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprav a řízení provozu na pozemních komunikacích;
- **Zákon č. 56/2001 Sb.**, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999;
- **Zákon č. 114/1992 Sb.**, o ochraně přírody a krajiny;
- **Zákon č. 289/1995 Sb.**, o lesích.

Prvně jmenovaný zákon č. 13 z roku 1997 charakterizuje cyklistické komunikace, které dělíme na komunikace bez přístupu motorových vozidel a stezky jen pro cyklisty nebo pro cyklisty a chodce, jako pozemní komunikace, na nichž platí pravidla silničního provozu daná zákonem č. 361 z roku 2000. Na základě tohoto vládního zákona č. 361 cyklista musí užívat pro něj zřízené jízdní pruhy, stezku nebo vymezeného prostoru. Cyklista dle stanov tohoto písemného dokumentu zároveň musí na svém jízdním kole (nebo koloběžce) jezdit při pravém okraji vozovky a jen jednotlivě za sebou. V případě předjíždění nebo objíždění pomalu se pohybujících nebo stojících vozidel za sebou při pravém okraji vozovky je cyklista povinen dbát zvýšené opatrnosti. Zákon č. 56 schválený o rok později pak určuje podmínky pro užití kola v provozu, tedy povinnou výbavu.

Z environmentálního hlediska je ale bezesporu důležitý zákon č. 114 už z roku 1992 upravující chování účastníků na cyklistických komunikacích za účelem ekologické

ohleduplnosti. Šetrný způsob zacházení s přírodním prostředím uskutečňovaného dle zmíněného právního předpisu bezesporu také významně přispívá k poznávání přírodních zajímavostí a památek v doprovodu s potřebnou osvětou. Takto zřízené veřejně přístupné účelové komunikace, stezky a pěšiny mimo zastavěné území obcí také není dovoleno zřizovat nebo rušit bez souhlasu příslušného orgánu ochrany přírody. Obce vedou přehled o veřejně přístupných účelových komunikacích, stezkách a pěšinách v obvodu své územní působnosti. Způsob chování v lesích, jízda po vyznačených cyklotrasách a naopak zákaz jízdy mimo lesní cesty – to vše je pak ošetřeno pomocí posledního výše jmenovaného zákona č. 289 z roku 1995.

2.6.2 Normy a technické podmínky

Z právního hlediska mají s cyklistickou dopravou vztah i normy a technické podmínky. S jejich výčtem nás seznamuje následující tab. 2.1.

Tab. 2.1: Seznam základních norem a technických podmínek

České technické normy	
ČSN 73 6101	<i>Projektování silnic a dálnic</i>
ČSN 73 6102	<i>Projektování křižovatek na pozemních komunikacích</i>
ČSN 73 6108	Lesní dopravní síť
ČSN 73 6110	<i>Projektování místních komunikací</i>
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN EN 1436	Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení
ČSN EN 12899-1	Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky
Technické podmínky	
TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 81	Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení silničního provozu
TP 100	<i>Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích</i>
TP 132	Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení
TP 179	<i>Navrhování komunikací pro cyklisty</i>

Zdroj: BÍLOVÁ, M. *Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2007. 60 s. ISBN 978-80-244-2062-2; vlastní zpracování

Levý sloupec výše položené tabulky obsahuje výčet jednotlivých norem (ČSN) a technických podmínek (TP), sloupec pravý nás blíže seznamuje se stručným posláním těchto jednotlivých materiálů. Normy a technické podmínky vyznačené kurzívou pak patří k předpisům základním [1] [3] [26].

3. ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

3.1 Charakteristika Zlínského kraje

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona číslo 347 ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření vyšších územních správních celků, Česká republika je pak tvořena celkově 14 těmito vyššími územně samosprávnými celky.

Z geografického hlediska se území Zlínského kraje rozprostírá v nejvýchodnější části České republiky, skládá se z okresů Kroměříž, Vsetín, Zlín a Uherské Hradiště (viz obr. 3.1) a východní okraj tohoto regionu tvoří hranici se Slovenskou republikou (konkrétně s Žilinským a Trenčinským krajem). Na jihozápadě pak sousedí s Jihomoravským krajem, na severozápadě s Olomouckým a na severu s krajem Moravskoslezským. Spolu s Olomouckým krajem tvoří jednotku NUTS 2 Střední Morava.

Obr. 3.1: Mapa Zlínského kraje



Zdroj: Zlínský kraj – Informační portál

<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?nid=3581&docid=27939&doctype=ART&did=3581> [citace ze dne 12. 2. 2010]

Počet obyvatel území Zlínského kraje dosahuje k 31. 12. 2008 úhrnných 591 412 jedinců. Má celkem 305 obcí, z toho 30 měst. Sídlem a zároveň největším městem analyzovaného regionu je statutární město Zlín, ve kterém žilo k výše zmíněnému datu 77 803 obyvatel (viz přehled ukazatelů v tab. 3.1).

Se svou rozlohou 3 964 km² řadíme území Zlínského kraje na pozici čtvrtého nejmenšího kraje v České republice a z hlediska hustoty obyvatel v rámci Zlínského kraje (149 obyvatel/km²) sledujeme výraznou odchylku tohoto ukazatele od celorepublikového průměru (129 obyvatel/km²). Nejvyšší zalidněnost je v okrese Zlín (188 obyvatel/km²) a nejnižší v okrese Vsetín (128 obyvatel/km²). V tvorbě hrubého domácího produktu se pak Zlínský kraj řadí na osmé místo mezi všemi kraji v České republice.

Tab. 3.1: Základní socioekonomická charakteristika Zlínského kraje

Katastrální výměra (km ²)	3 964
Počet obcí	305
Počet obyvatel (osoby)	591 412
Hustota zalidnění (obyvatel/km ²)	149
největší – okres Zlín (obyvatel/km ²)	188
nejnižší – okres Vsetín (obyvatel/km ²)	128
Tvorba HDP na obyvatele (běžné ceny, Kč)	286 172
Tvorba HPH podle sektorů (%)	
primární (zemědělství a těžba)	2,7
sekundární (zpracovatelský průmysl, stavebnictví a energetika)	48,8
terciární (služby, doprava a správa)	48,6

Zdroj: CENIA, česká informační agentura životního prostředí; vlastní zpracování

Poznámka: Údaje uvedené v tabulce jsou k 31.12. 2008

Převážná část území Zlínského kraje je tvořena značně členitou a malebnou krajinou karpatských pahorkatin a vrchovin, oblast podél řeky Moravy je nížinná a zemědělsky využívaná (pro velkou svažitost reliéfu je však většina území kraje pro zemědělství nevhodná). Podstatnou část tohoto regionu zaujímají chráněné krajinné oblasti, CHKO Bílé Karpaty je současně i biosférickou rezervací UNESCO.

Z ekonomického pohledu je území Zlínského kraje založeno především na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. Kraj nedisponuje velkými nerostnými zásobami, naopak vlastní malá ložiska ropy a zemního plynu. Podnikatelský potenciál kraje je tvořen podniky zpracovatelského průmyslu – zejména jde o podniky elektrotechnického,

dřevozpracujícího a kovodělného průmyslu, které ale na druhé straně trpí nedostatečnou modernizací výroby v porovnání s průměrným stavem v České republice. Podřadnější roli hraje zemědělství, pro území Zlínského kraje je typická oblast pěstování obilí a výroba mléka [4] [5] [6].

3.2 Charakteristika správního obvodu ORP Kroměříž

Správní obvod obce s rozšířenou působností Kroměříž (dále pouze SO ORP Kroměříž) vznikl k 1. lednu 2003 na základě zákona ze dne 13. června 2002, o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností.

SO ORP Kroměříž patří mezi 13 správních obvodů Zlínského kraje (viz obr. 3.2) a se svou polohou se rozprostírá v západní části tohoto regionu. Na východní hranici přitom sousedí se správními obvody Otrokovice a Holešov, na jihu pak s obvodem ORP Uherské Hradiště (s nímž tvoří v rámci obvodů Zlínského kraje nejdelší hranici). Dalšími přímými sousedy charakterizovaného obvodu ORP Kroměříž jsou na severu správní obvody Prostějov a Přerov náležící do Olomouckého kraje a na jihozápadě obvody ORP Vyškov, Bučovice a Kyjov spadající pod kraj Jihomoravský.

Obr. 3.2: Mapa správních obvodů ORP Zlínského kraje



Zdroj: Regionální informační servis, vlastní zpracování
<http://www.risy.cz/index.php?pid=202&omid=654&kraj=14> [citace ze dne 30. 3. 2010]

Se svou rozlohou 499,2 km² zaujímá SO ORP Kroměříž 12,8 % území Zlínského kraje a je tak třetím největším správním obvodem tohoto sledovaného regionu. Členěn je do 46 obcí (druhé místo za obvodem ORP Uherské Hradiště), ve kterých žilo k 31. 12. 2008 celkem 70 090 osob. Z hlediska hustoty obyvatel pak SO ORP Kroměříž dosahuje hodnoty 140 obyvatel/km², což je zhruba o devět jedinců méně, než činí krajský průměr.

Přehled o vývoji základních statistických indikátorů kroměřížského správního obvodu v rozmezí let 2006 až 2008 zobrazuje tab. 3.2. – z ní pak můžeme vysledovat například rovnoměrný růst počtu zesnulých osob a podniků v registru ekonomických subjektů v tomto regionu, na druhou stranu ale pokles přistěhovalců a uchazečů o zaměstnání. V roce 2008 také došlo k dramatickému poklesu přírůstku obyvatelstva přirozenou cestou.

Tab. 3.2: Vývoj vybraných statistických ukazatelů SO ORP Kroměříž

Název indikátoru	Rok		
	2006	2007	2008
Počet obyvatel (osoby)	70 053	70 109	70 090
Počet živě narozených (osoby)	647	738	695
Počet zemřelých (osoby)	672	756	765
Přirozený přírůstek obyvatelstva (osoby)	-25	-18	-70
Přírůstek obyvatelstva stěhováním	126	74	51
Míra nezaměstnanosti (v %)	9,99	7,83	7,87
Počet uchazečů o zaměstnání	3 816	3 050	2 943
Počet podniků v registru ekonomických subjektů	14 154	14 244	14 381

Zdroj: Český statistický úřad – Zlínský kraj, vlastní zpracování

Poznámka: Údaje uvedené v tabulce jsou k 31.12. daného roku

Z geografického hlediska je území SO ORP Kroměříž částečně lemováno kopci Chřibské pahorkatiny a Hostýnských vrchů. Podstatnou část jeho území však představuje úrodná rovina Hané, která jest výrazně zemědělsky orientována pro pěstování obilí, slunečnice a kukuřice. Okolí toku řeky Moravy zároveň vytváří dobré podmínky pro pěstování ovoce, zeleniny a náročnějších zemědělských plodin. Velkou tradici má ve správním obvodu Kroměříž dřevozpracující a nábytkářský průmysl, typickým pro tento region je také průmysl elektrotechnický, strojírenský či potravinářský. Z odvětví těžářského můžeme zmínit menší provozy na těžbu kamene, hlíny, štěrku a písku [5] [12] [13] [24].

3.3 Cyklistická doprava na území Zlínského kraje

Cyklistická doprava se na území Zlínského kraje řídí na základě schváleného místního generelu dopravy a z něho vycházející Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje. Poslání dokumentů je samozřejmé – podpora rozvoje cyklistické dopravy, cykloturistiky, motivace využívat kolo pro jízdu při běžných cestách.

Jak se kraji v otázce podpory cyklistické infrastruktury daří naplňovat své závazky, o tom se ostatně můžeme přesvědčit v rámci mapového srovnání hustoty vybudovaných cyklostezek a cyklotras let 2002 a 2008 v příloze č. 3. Zjišťujeme, že ve všech krajích území České republiky dochází k nemalému boomu tohoto cyklistického odvětví. Zlínský region si však v porovnání s ostatními regiony nevedl nejlépe, zatímco v roce 2002 disponoval kraj cyklistickou infrastrukturou s hustotou stezek 33 až 39 kilometrů na 100 km², o šest let později došlo k mírnému nárůstu na rozpětí 37 – 43 km/100 km². Z tohoto hlediska jsou na tom ostatní kraje jednoznačně lépe – drtivé navýšení hustoty sítě cyklostezek (cyklotras) například zaznamenal Karlovarský kraj nebo kraj Hlavní město Praha.

Na území Zlínského kraje se v současné době rozprostírá několik cyklistických tras charakteru celorepublikového významu:

- Cyklotrasa č. 471 (číslování dle Klubu českých turistů) Otrokovice – Zlín – Vizovice (v návrhové části uváděna jako významná regionální trasa R1);
- Cyklotrasa č. 472 Ústí u Vsetína – Martiňák (R1);
- Cyklotrasa č. 473 Otrokovice – Koryčany – Rajhradice (R1);
- Cyklotrasa č. 501 Palačov – Ústí u Vsetína (R2).

Z hlediska stávajících tras cyklodopravy procházejí územím Zlínského kraje následující dálkové cyklotrasy:

- Cyklotrasa č. 5 Přízřenice – Hatě, část Jantarové stezky;
- Cyklotrasa č. 46 Vizovice – Český Těšín;
- Cyklotrasa č. 47 Olomouc – Kroměříž – Uherské Hradiště – Hodonín;
- Cyklotrasa č. 49 Pitín – Brumov – Nedašova Lhota.

Kromě výše zmíněných tras jsou ve Zlínském kraji průběžně realizovány i další projekty obdobného charakteru:

- **Cyklostezka Bečva**

- Posláním záměru společného postupu osmi obcí tzv. Hornovsacka (Velké Karlovice, Nový Hrozenkov, Halenkov, Huslenky, Záchov, Hovězí, Janová, Ústí u Vsetína, Karolinka a Vsetín) je realizovat multifunkční cyklistický koridor o celkové délce 32 kilometrů (z toho 26 km jest nových cyklostezek) spojující obce na toku nejprve Vsetínské Bečvy a od Valašského Meziříčí po Tovačov pak řeku Bečvy. Cílem projektu s plánovaným dokončením na podzim letošního roku je zvýšení turistické atraktivity regionu prostřednictvím dobudování potřebné páteřní cyklostezky na území centrální části Valašska s pozitivním dopadem i za hranicemi tohoto regionu v podobě napojení na klíčové cyklistické stezky ve Zlínském kraji mezinárodního a nadregionálního významu;

- **Cyklostezka podél Baťova kanálu**

- Cílem projektu cyklistické stezky kolem Baťova kanálu se slavnostním otevřením v rámci letošních oslav Dne Země 24. dubna bylo vytvoření páteřní cyklostezky dlouhé 80 kilometrů, po které se návštěvníci mohou projet z Kroměříže až do Hodonína. V rámci rozvoje cyklistické dopravy sledovaného území Zlínského kraje pak jde o úsek o délce 44 kilometrů, který unikátním způsobem spojuje pět měst (Kroměříž, Otrokovice, Napajedla, Staré Město a Uherské Hradiště) a šest obcí (Kvasice, Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Kostelany nad Moravou a Nedakonice) zmíněného regionu s celkovým počtem obyvatel kolem 98 000 osob. Nová stezka je vhodná pro in-line bruslaře, dálkové cyklisty, rodiny s dětmi, seniory a tělesně postižené, kteří ocení takřka absolutní rovinu a přehledný terén. Díky napojení cyklostezky na další cykloturistické trasy se dá vyjíždět i do Chřibů, Hostýnských vrchů nebo Bílých Karpat, které nabízejí i náročnější terény a zajímavé cíle – hrad Buchlov či arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži.

Z celoevropského pohledu má nakonec Zlínský kraj možnost stát se regionem, kterým by mohla procházet alespoň jedna z významných evropských cyklotras - EuroVelo č. 4

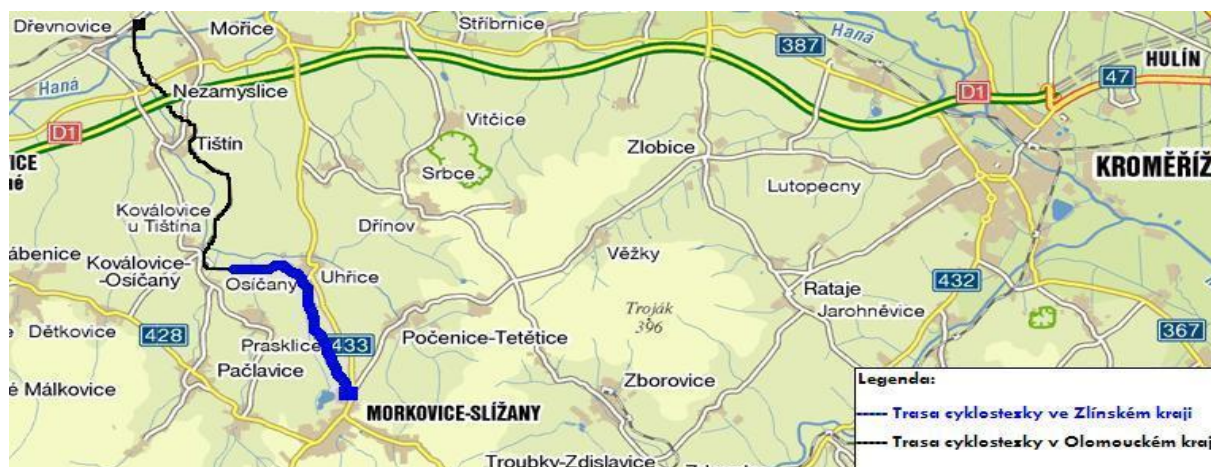
respektive EuroVelo č. 9. Bez existující sítě dálkových tras ale prozatím nemůžeme definovat, kudy trasy EuroVelo přes české území přesně povedou.

U trasy EuroVelo č. 9 procházející přes území Polska, České republiky (Jeseník, Olomouc, Brno, Mikulov), Rakouska, Slovinska a Chorvatska je třeba ještě upřesnit plán tratě vedoucí přes Olomoucký a Jihomoravský kraj, uvažuje se však i nad možností vést trasu přes Moravskoslezský nebo právě kraj Zlínský. EuroVelo č. 4 prochází územím Francie, Belgie, Německa, České republiky (Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava), Polska a Ukrajiny. V tomto případě je nutnost ujasnit si mimo jiné přesnou dráhu mezi Brnem a polskými hranicemi s potenciálním vedením této eurotrasy přes území Zlínského kraje [8] [23] [25].

3.4 Charakteristika cyklostezky Morkovice – Nezamyslice

Záměr vybudovat cyklistickou stezku z města Morkovice-Slížany (dále jen Morkovice) přes katastrální území dalších obcí okresu Kroměříž Prasklice a Uhřice (viz obr. 3.3) směrem až do městyse Nezamyslice v sousedním okrese Prostějov přeměnou stávající nepoužívané železniční tratě (viz příloha č. 5) trvá mezi starosty celkem sedmi tímto projektem dotčených obcí od roku 2004. Administrativně Ministerstvo dopravy ČR trať zrušilo dne 11. prosince 2005. K hlavním investorům samotné realizace nové cyklostezky patří zmíněné obce Morkovice zastupující Zlínský kraj, který zaštiťuje výstavbu objektu na území kroměřížského okresu, a Nezamyslice, spadající již pod okres Prostějov kraje Olomouckého.

Obr. 3.3: Mapa oblasti budoucí cyklistické stezky



Zdroj: MAPY.CZ, vlastní zpracování

Prvním náročným krokem v souladu s plánovanou realizací byl převod zchátralé trati do vlastnictví obcí – investorů, po dlouhém jednání s Českými drahami se tento krok investorům podařilo naplnit teprve minulý rok. Přesun práv schválila jak Správa železniční dopravní cesty, tak ministerstvo.

Plánovaná cyklistická stezka spadá do skupiny liniových staveb dlouhého rozsahu – novostavba cyklostezky v délce 11,556 kilometrů na tělese zrušené železniční trati Morkovice – Nezamyslice, která je vedena v extravilánu obcí Zlínského kraje **Morkovice, Prasklice a Uhřice** o celkové délce 4,69 kilometrů a kraje Olomouckého Koválovce-Osíčany, Tištín, Dřevnovice a Nezamyslice s délkou 6,866 kilometrů (viz podrobná grafická podoba v příloze č. 3). Pozemky budou nadále využívány pro dopravu – namísto železniční bezmotorovou.

Stavebně se využívá stávající železniční spodek a šterkové lože železničního svršku. Čili novostavbou je pouze svrchní zpevněná vrstva cyklostezky. Mostní objekty budou zachovány ve stávajícím rozsahu, nově zřízená bude u ocelových mostů pouze vodorovná pojízdná konstrukce [27].

3.4.1 Město Morkovice-Slížany

Město Morkovice-Slížany (poloha viz obr. 3.4) s celkovými 2 957 obyvateli (k 1. 1. 2009) se rozprostírá v jihozápadní části území Zlínského kraje na ploše 2 115 hektarů zhruba 18 kilometrů od okresního města Kroměříž. Vzniklo v roce 1960 spojením dvou tehdejších samostatných hanáckých obcí Morkovice a Slížany. Jako první zmínka o městu se přitom uvádí už rok 1222. Tehdy Morkovice disponovaly tvrzí, lázněmi, soudem, pivovarem nebo trhy, město navíc mělo hrdelní právo. Nejstarší zmínka o Slížanech, ve kterých sídlili českobratrští biskupové, se pak vztahuje k roku 1353 [9] [20].



3.4.2 Obec Prasklice

Severozápadním směrem od města Morkovice můžeme najít obec Prasklice (viz obr. 3.5) s 247 obyvateli (k 1. 1. 2009) a rozlohou 393 hektarů. Obec se rozkládá na obou březích Švábského potoka, severním směrem se mimo jiné nachází oblast přírodní památky chránící ohrožené druhy teplomilných rostlin. Prasklice a její okolí zároveň tvoří významné archeologické naleziště – byly zde objeveny předměty z období kultur velkomoravské, lužické či laténské. První zmínku o Prasklicích registrujeme v roce 1355 s panským dvorem a tvrzí, dominantu obce pak představuje kostel svaté Anny [9] [19].

Obr. 3.5: Obec Prasklice



3.4.3 Obec Uhřice

Plánovanou realizací cyklistické stezky z Morkovic do Nezamyslic bude na území okresu Kroměříž dotčena ještě obec Uhřice (viz obr. 3.6), která je z výše zmíněných obcí Zlínského kraje svou rozlohou (343 hektarů) a počtem obyvatel (celkem 202 k 1. 1. 2009) na trajektorii plánované cyklostezky nejmenší. První zmínka o obci pochází z roku 1336, název Uhřice se ale datuje až od roku 1407. K památkám v obci můžeme zmínit místní zámek nebo sochy svaté Anny a svatého Jana Nepomuckého [9] [18].

Obr. 3.6: Obec Uhřice



3.5 Poloha a popis plánované stavby

Jedná se o výstavbu cyklistické stezky na místě zrušené železniční trase na bývalých drážních pozemcích (viz mapová příloha č. 4). Staveniště je vymezeno stávajícím drážním

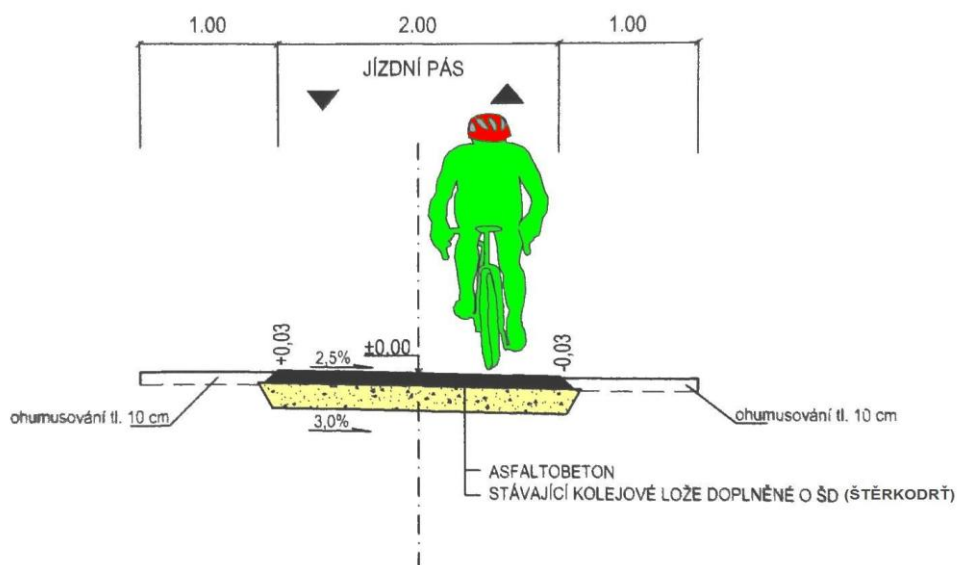
tělesem. Úsek zamýšlené cyklostezky na území Zlínského kraje začíná v katastrálním obvodu obce Uhřice. Následně míjí k. ú. Prasklice a konec úseku se nachází v místě napojení na místní komunikaci na začátku obvodu stanice Morkovice mimo zastavěnou část města.

Cyklostezka má délku 11,556 km. Na pozemcích se v současné době nachází kompletní železniční svršek, který s postupem času dále degraduje. Celé těleso pak zarůstá náletovou vegetací.

V rámci stavby bude odstraněn kolejový rošt (kolejnicové podpory, upevňovač a drobné kolejivo, kolejnicové pásy). Zachováno bude štěrkové kolejové lože a železniční spodek v celém rozsahu (těleso železničního spodku a stavby železničního spodku). Štěrkové lože bude v místech pražců doplněno o kamenivo, urovnáno a zhutněno. Na tuto podkladní vrstvu budou položeny živичné vrstvy.

Cyklostezka je navržena jako obousměrná se základní šířkou jízdního pruhu pro cyklisty 1,00 m (viz obr. 3.7). Zpevnění jízdního pásu tedy činí 2,00 m. Plochy budou ohumusovány a zatravněny až k živici. Nezpevněná krajnice z kamenné frakce se nenavrhuje. Trasování cyklostezky odpovídá trasování dráhy. Projektovaná stavba se nachází v rovinném nezastavěném území. Niveleta komunikace bude umístěna nad úrovní paty kolejnice stávajícího stavu tak, aby bylo vždy zajištěno odvodnění vozovky do terénu.

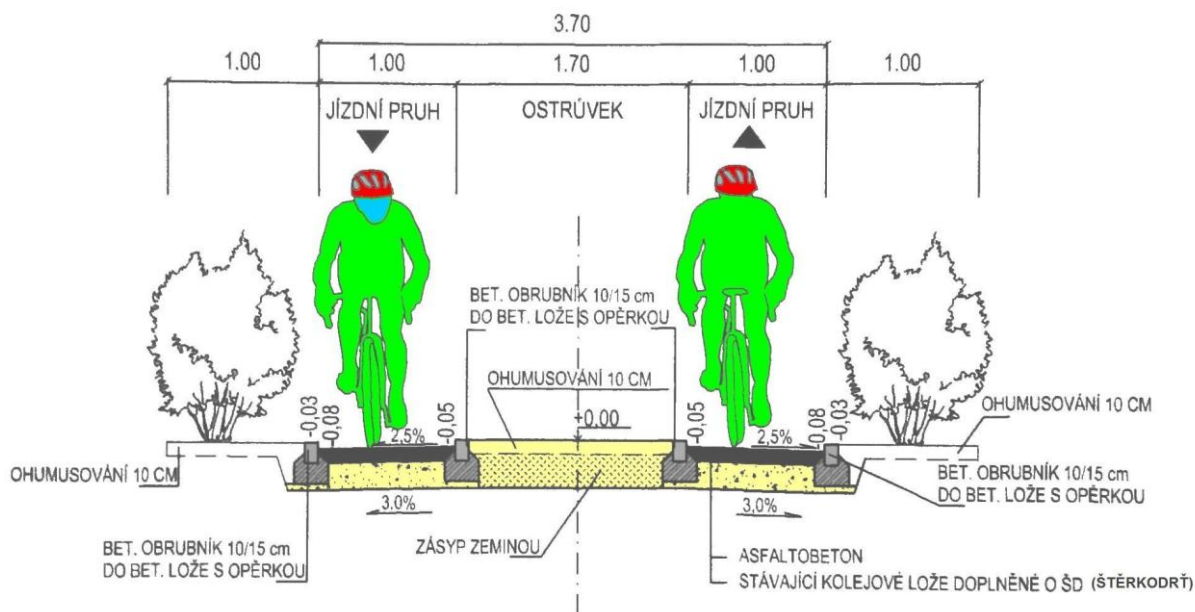
Obr. 3.7: Řez obousměrnou cyklistickou stezkou



Zdroj: Interní materiály Městského úřadu Morkovice-Slížany, vlastní zpracování

V místech křížení s komunikacemi přístupnými pro motorová vozidla je navržen středový ostrůvek (viz obr. 3.8), který společně s terénní charakteristikou lokality zabrání nebo alespoň značně ztíží vjezd vozidlům na stezku. Parametry ostrůvku jsou patrné z charakteristického příčného řezu. Šířka jízdního pruhu pro cyklisty bude zachována s hodnotou 1,00 m.

Obr. 3.8: Řez cyklistickou stezkou se středovým ostrůvkem



Zdroj: Interní materiály Městského úřadu Morkovice-Slížany, vlastní zpracování

Na trase (rozdělené dle dokumentace do osmi os) se bude nacházet 6 mostních objektů (3 většího rozsahu a 3 malého rozsahu) a zhruba 17 propustků – stavby železničního spodku. Propustky budou v rámci stavby vyčištěny. Pro mostní objekty bude zřízena nová pojízdná plocha z trámů uložených na stávající vyhovující vodorovné nosné konstrukci. Opěry a vodorovná nosná konstrukce zůstane zachována. Mezi zábradlím bude zachován minimálně nutný průjezdný průřez pro cyklisty, aby na mostní objekt bylo zabráněno vjezdu vozidlům [27].

3.6 Dohoda obcí o společném postupu při výstavbě cyklostezky

Strany pod vědomím nutnosti společného postupu při řešení dalšího využití drážního tělesa bývalé regionální dráhy Morkovice – Nezamyslice uzavřely dohodu charakterizující

způsob nabytí nemovitého majetku bývalé dráhy do vlastnictví stran, postup při odstranění části železničního svršku a dále postup při přípravě a výstavbě cyklostezky na výše uvedeném drážním tělese.

Strany z důvodu požadavku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), které náleží právo hospodařit s majetkem státu, na jednání s jediným žadatelem o koupi nemovitého majetku dráhy Nezamyslice – Morkovice dohodly, že tímto jediným žadatelem bude město Morkovice. Jeho představitelé následně uzavřeli smlouvu o koupi tohoto majetku za cenu 2 500 000,- Kč.

Město Morkovice zároveň uzavřelo smlouvu s obcí Uhřice, Prasklice, Koválovce-Osíčany, Dřevnovice, městysem Tištin a Nezamyslice o budoucí kupní smlouvě, podle které zmíněným obcím město prodá nemovitý majetek tratě Morkovice – Nezamyslice nacházející se na katastrálním území Uhřice, Prasklice respektive Koválovce-Osíčany, Dřevnovice, Tištin a Nezamyslice za kupní cenu určenou jako součin kupní ceny nemovitého majetku dráhy Morkovice – Nezamyslice a poměru ceny tratě nacházející se na katastrálním území Uhřice, Prasklice, respektive Koválovce-Osíčany, Dřevnovice, Tištin a Nezamyslice a ceny nemovitého majetku tratě regionální Nezamyslice – Morkovice určené podle předpisu o oceňování.

Veškeré smlouvy o budoucích kupních smlouvách byly uzavřeny podle pravidel do 60 dnů od uzavření kupní smlouvy mezi městem Morkovice a SŽDC o koupi nemovitého majetku tratě Morkovice – Nezamyslice. Kupní cena byla uhrazena do 30 dnů.

Kupní smlouvy plynoucí ze smluv o budoucích kupních smlouvách budou uzavřeny v termínu do 6 měsíců po uplynutí doby, po kterou musí být vlastníkem město Morkovice stanovené v podmínkách případného poskytovatele dotace na stavbu cyklostezky na opuštěném drážním tělese Nezamyslice – Morkovice. V případě, že do 31. 12. 2012 nebude zahájena stavba cyklostezky na opuštěném drážním tělese Nezamyslice – Morkovice, budou kupní smlouvy plynoucí ze smluv o budoucích kupních smlouvách uzavřeny ve termínu do 30. 6. 2013.

Obec Uhřice, Prasklice, Koválovce-Osíčany, Dřevnovice a městys Tištin, Nezamyslice uhradí městu Morkovice na základě faktury daň z nemovitosti uhrazenou městem Morkovice

na základě vlastnictví nemovitého majetku částí dráhy regionální Nezamyslice – Morkovice v katastrálních územích tvořících území stran.

Uzavřená dohoda obcí o společném postupu při výstavbě cyklistické stezky z Morkovic do Nezamyslic dále všechny účastníky seznamuje s jednotlivými kroky při odstraňování železničního svršku (tvořeného kolejnicemi, kovovými součástmi a pražci) a následném rozdělení zisku z prodeje kolejí mezi zúčastněné strany v poměru délky částí tratě plánované cyklostezky na katastrálních územích všech stran.

Z hlediska nákladů na přípravu stavby cyklostezky mluvíme o nákladech:

- na projektovou dokumentaci – jež dodavatelům uhradí město Morkovice. Náklady budou následně rozděleny v poměru počtu obyvatel stran a fakturovány městem Morkovice ostatním stranám jako příspěvek na investice. Projektová dokumentace zůstává v majetku města Morkovice;
- na zpracování žádostí o dotace – kterou dodavatelům rovněž uhradí město Morkovice. Náklady budou následně rozděleny v poměru počtu obyvatel stran a fakturovány městem Morkovice ostatním stranám na základě smlouvy o sdružení finančních prostředků uzavřené za účelem investiční výstavby.

Dodavatel stavby cyklostezky bude určen městem Morkovice na základě výběrového řízení provedeném podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších změn a doplňků a podle případných dalších podmínek stanovených poskytovateli dotace na stavbu.

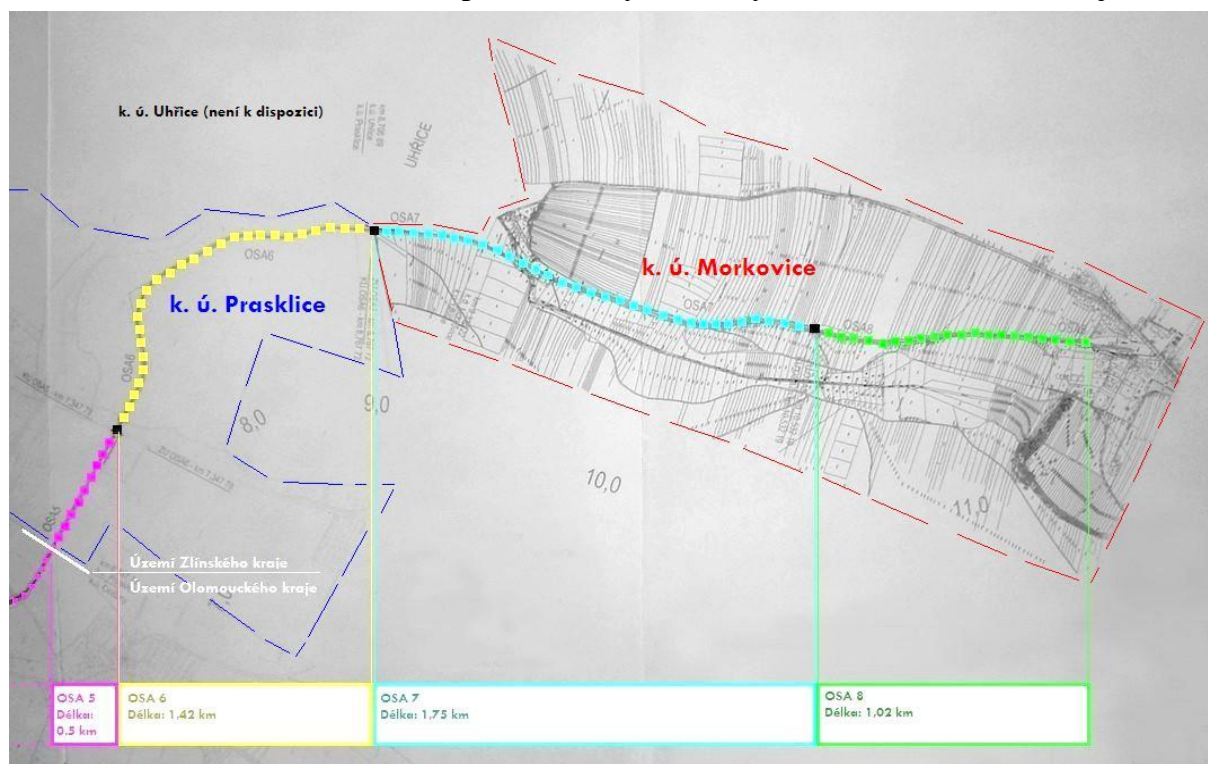
Náklady stavby samotné uhradí dodavatelům město Morkovice. 70 % nákladů bude následně rozděleno v poměru počtu obyvatel stran, 30 % nákladů bude rozděleno v poměru délky cyklostezky na katastrálním území stran a budou fakturovány městem Morkovice ostatním stranám na základě smlouvy o sdružení finančních prostředků uzavřené za účelem investiční výstavby [27].

3.7 Rozpočet a financování cyklistické stezky

3.7.1 Hodnocení rozpočtu cyklostezky

Cyklistická stezka z Morkovic do Nezamyslic je na základě mapových dokumentů pořízených z Městského úřadu Morkovice-Slížany rozdělena na celkových osm os, respektive etap výstavby. V rámci sledovaného úseku na území Zlínského kraje jde konkrétně o pátou (pouze ale její část o délce 0,5 kilometrů), šestou (1,42 km), sedmou (1,75 km) a nakonec osmou etapu (1,02 km). Zbývajících 6,866 kilometrů cyklistické stezky (z celkové délky 11,556 km) se rozprostírá na území kraje Olomouckého. S grafickou podobou plánované části cyklostezky dotčených katastrálních území Morkovice, Prasklice a Uhřice nás seznamuje obr. 3.9.

Obr. 3.9: Přehledná situace části plánované cyklostezky na území Zlínského kraje



Zdroj: Interní materiály Městského úřadu Morkovice-Slížany, vlastní zpracování

Osa číslo 5 je znázorněna fialovým odstínem v levé části mapového podkladu – Zlínského kraje, respektive katastrálního území obce Prasklice se ale týká pouze její část

o délce 0,5 kilometrů, zbývajících 0,87 kilometrů zasahuje do kraje Olomouckého. Bílou linií je ostatně hranice zmíněných krajů vyznačena. Žlutá barva značí vedení osy číslo 6 přes k. ú. Prasklice s celkovou délkou cyklistické stezky 1,42 kilometrů, etapa číslo 7 (vykreslená světle modrou barvou) je s 1,75 kilometry nejdelším úsekem sledované části cyklostezky a zasahuje do k. ú. Uhřice a Morkovice. Posledním úsekem plánované výstavby charakterizovaného objektu je pak zeleně vybarvená osa číslo 8 s celkovou délkou 1,02 kilometrů.

Po grafické analýze etap plánované cyklistické stezky spadající pod území okresu Kroměříž se nyní zaměříme na finanční náročnost těchto jednotlivých os. Ucelený přehled nákladů nám představuje následující tab. 3.3.

Tab. 3.3: Finanční náročnost jednotlivých etap cyklostezky Morkovice – Nezamyslice

Název etapy	Cena (Kč)
Osa 5 (část ve Zlínském kraji o délce 0,5 km)	1 769 577
Osa 6	5 077 410
Osa 7	5 885 881
Osa 8	4 273 607
CELKOVÉ NÁKLADY ZK	17 006 475
Osa 1 + 2 + 3 + 4 + 5 (část v Olomouckém kraji o délce 0,87 km)	24 924 041
CELKOVÉ NÁKLADY ZK + OK	41 930 516

Zdroj: Interní materiály Městského úřadu Morkovice-Slížany, vlastní zpracování

První řádek tabulky charakterizuje výši celkových vynaložených finančních prostředků na realizaci cyklistické stezky v rámci katastrálních území obcí Olomouckého kraje, včetně etapové části číslo 5 s náklady 1 769 577,- Kč. Celkový obnos schválených financí pro analyzovaný úsek území Zlínského kraje činí 17 006 475,- Kč. Jde o 8 miliónů korun méně než v případě kraje Olomouckého, což je především dáno poměrem délky plánované tratě na území Olomouckého (6,866 km) a Zlínského kraje (4,69 km).

Výše popsaná finanční náročnost jednotlivých etap výstavby cyklistické stezky představuje náklady na výstavbu samotných jízdních pruhů cyklistické komunikace. Menší peněžní prostředky však bude nutné vynaložit i na rekonstrukci mostních objektů na trase plánované cyklostezky (viz tab. 3.4).

Tab. 3.4: Finanční náročnost rekonstrukce mostních objektů

Typ stavebního objektu	Cena (Kč)
Mostní objekt malého rozpětí přes Švábský potok	275 071
Mostní objekt malého rozpětí přes Morkovický potok	292 232
CELKOVÉ NÁKLADY ZK	567 303
Mostní objekty na území Olomoucké kraje	1 693 572
CELKOVÉ NÁKLADY ZK + OK	2 260 875

Zdroj: Interní materiály Městského úřadu Morkovice-Slížany, vlastní zpracování

V rámci úseku plánovaného objektu v Olomouckém kraji spolkně modernizace mostních objektů, kamenných železničních nadezdů či mostních objektů malého rozpětí celkem 1 693 572,- Kč. Na straně analyzovaného kraje Zlínského bude zapotřebí přistoupit k rekonstrukci mostního objektu malého rozpětí přes Švábský potok, který se rozprostírá v katastrálním území obce Prasklice zhruba čtyři kilometry od začátku cyklistické stezky v Morkovicích. Finanční plán přitom počítá s celkovými náklady 275 071,- Kč. V obdobném duchu dozná stavebních úprav i most přes potok Morkovický (pod kontrolou Zemědělské vodohospodářské správy) dva kilometry od startu cyklostezky ve stejnojmenném městě. Schválený rozpočet v tomto případě počítá s náklady ve výši 292 232,- Kč.

Výstavba cyklistické dráhy včetně oprav mostních objektů na území Zlínského kraje přijde v konečném hodnocení na 17 573 778,- Kč. Je však nutné zdůraznit, že celkové finanční prostředky na realizaci cyklistické stezky se ještě o něco navýší, musíme totiž vzít v úvahu i peněžní hodnotu 153 591,- Kč na vybudování veřejného osvětlení ve dvou místech křížení cyklostezky s komunikací III. třídy. Stavební práce v úseku trasy spadající pod katastrální území obcí okresu Kroměříž tedy nakonec pohltnou částku **17 727 369,- Kč**, ucelený přehled o finančních nárocích na realizaci cyklostezky nám pak přehledně zobrazuje tab. 3.5.

Tab. 3.5: Souhrnný přehled finančních nákladů na realizaci cyklistické stezky (v Kč)

Veřejné osvětlení ZK - křížení s dvěma komunikacemi III. třídy	153 591
CELKOVÉ NÁKLADY ZK (stavební práce)	17 727 369
Veřejné osvětlení OK - křížení s komunikací I. třídy	168 451
CELKOVÉ NÁKLADY OK (stavební práce)	26 786 064
Ostatní náklady v rámci ZK + OK (přeložení cyklotrasy, projektová dokumentace, náhrady dopravcům, přechodné dopravní značení)	196 350
CELKOVÉ NÁKLADY CYKLISTICKÉ STEZKY	44 709 782

Zdroj: Interní materiály Městského úřadu Morkovice-Slížany, vlastní zpracování

Náklady na přípravu a samotnou realizaci cyklistické stezky z Morkovic do Nezamyslic v celé své délce se dle schválených dokumentů vyšplhají na částku 44 709 782,- Kč. Plných 26 786 064,- Kč přitom spořádá trasa vedená Olomouckým krajem. Zlínský kraj je na tom o devět miliónů korun lépe, což je dáno vedle kratší délky „zabírané“ tratě na jeho území i menším množstvím mostních objektů a jiných problémových míst. K celkovým finančním nákladům se pak kromě stavebních prací na jednotlivých úsecích započítávají i náklady v podobě náhrad dopravcům, přechodného dopravního značení, projektové dokumentace či přeložení cyklotrasy v úseku Nezamyslice – Tištin – Uhřice – Morkovice – Počenice – Dřínov.

3.7.2 Možnosti financování cyklostezky

Česká republika si i přes současný tíživý ekonomický vývoj uvědomuje potřebu finanční podpory dopravní infrastruktury a projektů zaměřených na zvýšení bezpečnosti cyklistů. Hlavními zdroji financování nových a modernizace stávajících cyklistických tras byly do roku 2001 obecní rozpočty, Program obnovy venkova Ministerstva pro místní rozvoj ČR či předvstupní program Evropské unie PHARE.

Od roku 2001 jsou lokální projekty pro posílení bezpečnosti cyklistů podporovány formou standardních dotací ze strany Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a krajských rozpočtů, v roce 2004 se pak na rozsáhlé integrované projekty regionálních, mezinárodních a dálkových cyklotras ČR otevřela možnost financování ze Společného regionálního operačního programu (SROP) a některých iniciativ EU, zejména INTERREG III nebo LEADER+.

V rámci finanční podpory ze strukturálních fondů během vymezeného období 2007 – 2013 je nicméně nutná kvalitní a včasná příprava projektů. Bez ní můžeme na finanční spoluúčast ze strany EU zapomenout [17].

Cyklistická stezka z Morkovic až do Nezamyslic se se svou celkovou délkou 11,556 kilometrů řadí k velmi náročným (finančním, ale i stavebním) projektům. Rozpočtovou částku něco málo přes 44 miliónů korun na výstavbu objektu tohoto charakteru můžeme s ohledem na původní předpoklady zainteresovaných obcí považovat nepochybně za závratnou, v roce

2005 totiž zastupitelé města Morkovice uvažovali nad potenciálními celkovými náklady ve výši „pouhých“ 20 miliónů korun.

Rozpočty obcí Uhřice, Prasklice a Morkovice dotčeného území Zlínského kraje ve spolupráci s ostatními zainteresovanými municipalitami ze sousedního Olomouckého kraje každopádně výše zmíněné náklady na přípravu a samotnou realizaci cyklistické stezky nemohou pokrýt, financování zamýšlené trasy tedy rozhodně musí probíhat s pomocí dalších peněžních zdrojů:

- **Samofinancování obcí – 10 %**

- představitelé obcí zmíněných katastrálních území Prasklice, Uhřice a Morkovice vyčlenili ze svých rozpočtů na přípravné a stavební práce budoucí cyklistické stezky celkem 2 661 779,- Kč, značnou část této sumy přitom uhradí jen město Morkovice (2 271 415,- Kč). Tab. 3.6 nás vedle celkových nákladů zainteresovaných obcí Zlínského kraje seznamuje i s financemi vynaloženými těmito obcemi na projektovou dokumentaci, nákup opuštěného drážního tělesa a samotné stavební práce. Čtvrtý sloupec tabulky pak pojednává o příjmu obcí z prodeje železničních kolejí. Na realizaci cyklostezky obce Zlínského a Olomouckého kraje nakonec dohromady přispějí částkou 4 557 700,- Kč, tzn. ve výši odpovídající zhruba 10 % celkových nákladů (44 709 782,- Kč);

Tab. 3.6: Financování cyklistické stezky z rozpočtů obcí (v Kč)

Lokalita	Projekty	Stavba	Koupě dráhy	Prodej kolejí	Celkem
Prasklice	16 015	365 490	407 611	- 574 008	215 108
Uhřice	12 865	167 171	140 262	- 145 042	175 256
Morkovice	192 314	1 926 145	888 944	- 735 988	2 271 415
NÁKLADY ZK	221 194	2 458 806	1 436 817	- 1 455 038	2 661 779
Obce OK	171 507	2 301 193	1 538 183	- 2 114 962	1 895 921
Náklady ZK + OK	392 701	4 759 999	2 975 000	- 3 570 000	4 557 700

Zdroj: Interní materiály Městského úřadu Morkovice-Slížany, vlastní zpracování

- **Státní fond dopravní infrastruktury – 60 až 75 %**

- Město Morkovice spolu s dalšími minoritními spoluinvestory plánované cyklistické stezky budou po schválení stavebního povolení

požadovat největší část finančních prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI);

- z obecného hlediska fond poskytuje příspěvky na výstavbu a údržbu cyklistických stezek do maximální výše až 75 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části při výstavbě (realizace nové nebo přestavba stávající) cyklistické stezky nebo skutečně vynaložených uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně její části realizované v daném roce zahájení – výstavbou se v tomto případě rozumí rozšíření cyklistické komunikace či přemístění osy komunikace, údržbou naopak práce upravující nedostatky cyklostezky a uvedení objektu do původního (stavebně a technicky vyhovujícího) stavu;
- výstavbu či rekonstrukci chodníků, veřejných osvětlení, odpočívajících ploch a dalších podobných akcí SFDI jako neuznatelné náklady finančně nepodporuje;
- investoři vedle toho musí mít na paměti, že poskytnutý příspěvek na financování cyklistické stezky zároveň nesmí být kombinován s prostředky ze strukturálních fondů Evropské unie.

[22]

- **Finanční podpora ze státního rozpočtu a rozpočtu Zlínského a Olomouckého kraje – 25 až 30 %**

- ze státního rozpočtu a rozpočtu Zlínského a Olomouckého kraje bude město Morkovice spolu se svými partnery požadovat po vyjasněných majetko-právních vztazích a vyřízení stavebním povolení finanční prostředky ve výši 25 až 30 % celkových nákladů na realizaci cyklostezky;
- takto podaná žádost pochopitelně musí splňovat obecné podmínky poskytnutí finančního příspěvku, finanční zdroje lze totiž poskytnout pouze (podobně jako v případě SFDI) pro výstavbu cyklistické stezky nebo opravu cyklistické stezky stávající;
- k dalším obecným podmínkám pro návrh finančního příspěvku řadíme kritérium:

- ekonomické – finanční náročnost staveb, ekonomická vyváženost a síla žadatele, míra finanční spoluúčasti žadatele na realizaci akce;
- bezpečnosti – přínos pro zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy, zvýšená intenzita cyklistické dopravy a nehodovost v místě;
- další kritéria pro posouzení – dokončení rozestavěné stavby, stavba je v souladu s Konceptí rozvoje cyklistické dopravy, přínos pro dopravní řešení místních dopravních potřeb v dané oblasti.

[10] [11] [16]

Projekt na výstavbu cyklistické stezky z Morkovic do Nezamyslic měl být podle původních předpokladů spolufinancován ve spolupráci s Regionálním operačním programem NUTS II Střední Morava v rámci oblasti podpory „Bezmotorová doprava“. V důsledku dosud neschváleného stavebního povolení se ale celá věc zkomplikovala.

„V regionálním operačním programu v době, kdy se dopravujeme ke stavebnímu povolení, už asi žádné peníze na bezmotorovou dopravu nebudou,” spekuluje starosta města Morkovice Mgr. Pavel Horák. *„Proto s ním už ani nepočítáme.”*

Procentní podíly jednotlivých druhů uvažovaných finančních zdrojů na pokrytí plánované cyklistické stezky z Morkovic do Nezamyslic nakonec sumarizuje tab. 3.7 [27].

Tab. 3.7: Zdroje financování cyklostezky Morkovice – Nezamyslice

Název zdroje finančního příspěvku	% prostředků z celk. nákladů
Samofinancování obcí – investorů	10
Státní fond dopravní infrastruktury	60 – 75
Finanční podpora ze státního rozpočtu a rozpočtu kraje	25 – 30

Zdroj: Interní materiály Městského úřadu Morkovice-Slížany, vlastní zpracování

4. ENVIRONMENTÁLNÍ DOPADY CYKLOSTEZKY MORKOVICE – NEZAMYSLICE

4.1 Problémy spojené s výstavbou cyklostezky

Vybudování cyklistické stezky mezi obcemi Morkovice a Nezamyslice bylo jedním z bodů zveřejněného volebního programu strany Sdružení nezávislých kandidátů v úspěšných volbách do místního zastupitelstva z října roku 2006. S celkovým počtem 631 hlasů zaujal první příčku pan Mgr. Pavel Horák, který se stal starostou města Morkovice.

Podle volebních výsledků se tedy dalo usoudit, že s výstavbou cyklistické stezky panuje mezi obyvateli jednoho z hlavních investorů stavby, města Morkovice, všeobecný souhlas. Poměrně často řeší zastupitelstvo Morkovic dotazy, kdy už konečně bude cyklostezka hotová.

Výrazný dlouhodobý odpor projevuje jediný člověk – pan Roubíček z osady Pančocha. Nesouhlas se záměrem vyjádřili i místní myslivci, kterým cyklostezka zasahuje do honitby a někteří další obyvatelé z osady Pančocha.

4.1.1 Nesouhlas Mysliveckého sdružení Hubert Morkovice

Myslivecké sdružení Hubert Morkovice (dále jen MS Hubert Morkovice) jako hlavní důvod svého nesouhlasu uvádí, že plánovaná cyklistická stezka by územně zasahovala do honitby MS Hubert Morkovice a tím by docházelo k porušování zákona o myslivosti.

MS Hubert Morkovice hospodaří dle zákona č. 449/2001 Sb. a vzhledem k § 8 tohoto zákona odst. 1 vyplývají pro toto sdružení základní povinnosti k ochraně zvěře před nepříznivými vlivy prostředí. Současný stav bývalé železniční tratě, která je zarostlá vtroušenými keři, dřevinami, travinami a bylinami, dnes totiž představuje přirozený biotop pro zvěř chráněnou tímto zákonem, včetně ohrožené koroptve polní.

MS Hubert Morkovice se nelíbí ani hustá silniční infrastruktura v blízkosti této bývalé tratě, neb již dnes zde dochází k vysokým ztrátám na převážně drobné zvěři. Vybudováním plánované cyklostezky by tato zvěř mohla přijít o své životní prostředí a tím by byla naprosto vytlačena z dané lokality, což je v rozporu se základními povinnostmi MS Hubert Morkovice.

MS Hubert Morkovice navrhuje, aby trasa cyklostezky v místě Uhřického přejezdu pokračovala po plánované zpevněné cestě směrem k Prasklicím, dále Ořechovou alejí do Morkovic. Tímto řešením by se podle sdružení nenarušil přirozený biotop zvěře, který vznikl na železniční trati.

4.1.2 Nesouhlas osady Pančocha

Kromě Mysliveckého sdružení Hubert Morkovice se výstavba cyklistické stezky zajídá i některým obyvatelům osady Pančocha.

Podstatu problému občané vidí vůbec v myšlence vybudovat cyklostezku s asfaltovým povrchem o šířce 2,5 metru přes osadu Pančocha. Občané této osady, kteří zde bydlí jak trvale, tak přechodně – jako chalupáři, si lokalitu vybrali, protože se jedná o místo klidné a milují přírodu. Proto s představeným záměrem nesouhlasí. Bojí se, že vybudováním cyklostezky, která by měla procházet v těsné blízkosti jejich pozemků a majetků, bude tento klid navždy ztracen. Vedle cykloturistů by totiž cyklostezku mohli (a dnes už se tak dokonce na místních polních cestách děje) využívat i nekalé živly (ohrožující majetek místních) v čele s motoristy a motorkáři.

„Budou tam jezdit klidně i bez řidičského oprávnění a třeba i opilí a budou si krátit cestu z jedné místní restaurace do druhé, která je v sousední obci, protože se bude jednat o nehlídanou cestu,“ má jasno jeden z místních osadníků.

Občané Pančochy upozorňují mimo jiné i na články v denním tisku okolních krajů, kde mají vybudovanou cyklostezku a s problémem zmíněných nekalých živlů se potýkají dnes a denně a neví si s nimi rady.

K dalším výtkám plánované cyklostezky obyvatelé osady Pančocha řadí zbytečně vynaložené prostředky na opravu značení, sečení trávy, údržbu povrchu a jiné výdaje, které ponese tato stavba do budoucnosti. Nesouhlasí ani s asfaltovým povrchem, který bude podle jejich názoru v několika tisících metrech čtverečních vypouštět do ovzduší jedovaté látky a rozšiřovat další nepropustné povrchy, které budou vyzařovat teplo a ovlivňovat stav ozónové díry a tím i počasí, které se v poslední době podepsalo na osadě Pančocha dvěma záplavami.

„Záplavy zahrad poničily náš majetek a voda připlavila několik tisíc kilogramů bahna a větví, které jsme museli na vlastní náklady odstranit,” říká obyvatel osady Pančocha.

Osadníci osady Pančocha dále upozorňují zastupitele města Morkovice na velmi málo zatíženou místní komunikaci z Morkovic do Uhřic a dále do obce Mořice, kterou by tak mohli pro svou zálibu cykloturisté využívat, aniž by byli ohrožováni silným provozem. Zbytečné by tak bylo dle mínění obyvatel této osady budovat další asfaltový povrch pro pár občanů, kteří se cykloturistice věnují jen ze záliby a cyklostezku by využívali jen za příznivého počasí v jarních a letních měsících a to ještě jen o sobotách a nedělích, kdy mají dny pracovního klidu. Pro kulturní a sportovní užití je podle nich místní komunikace z Morkovic až do Mořic jednoduše dostačující.

„Proč pro pár nadšených turistů na kolech nechají postavit cyklostezku za několik milionů korun, zničí kus přírody, které je na světě tak málo a zabijí při stavbě živočichy, kteří v tomto místě žijí a nám, kteří zde bydlíme a žijeme poklidným životem a záleží nám na přírodě a zvířatech, nedají za pravdu a nenechají nám naši přírodu takovou, jaká se zde po několik let tvořila,” rozpovídala se jedna z častých návštěvnic osady Pančocha. *„Já i ostatní, co tu pobývají, si myslíme, že ti, kteří milují jízdu na kole, budou jezdit i po místní komunikaci a to bez ohledu na to, zda-li tam jede nějaké vozidlo či nikoliv, a možná při pohledu na zajíce, srnky, ptáky, kteří budou mít hnízdiště na drážním tělese, jim po cestě bude veseleji než na cyklostezce, kde nebude nic.”*

Podle obyvatel osady Pančocha si zastupitelé města Morkovice možná mylně myslí, že cykloturisté budou v zimním období užívat cyklostezku pro zimní sporty, zejména pak jako běžeckou dráhu pro lyže. Místní oponují tím, že tato dráha by byla v provozu jen pokud

by jim to dovolily příznivé podmínky pro lyžování – počasí je však dle jejich názoru v dnešní době nestálé a myslí si, že v nedaleké budoucnosti by se tu sníh nemusel vyskytovat vůbec.

„Je paradox, že pod záminkou zpřístupnění přírody turistům ji zničíme asfaltem a všichni každoročně budeme hradit velké náklady na udržení okolních pozemků, které se budou muset sekat, prořezávat, udržovat mostky, viadukty,“ říká další z místních občanů. „Tyto peníze jsou podle mě potřebné pro údržbu stávajících komunikací, opatření proti záplavám v naší osadě, včetně údržby zeleně. Tyto práce nejsou prováděny přes naše připomínky.“

Obyvatelé osady Pančocha zastupitelstvo města Morkovice (podobně jako Myslivecké sdružení Hubert Morkovice a Jezdecký klub Ranch Pančocha o.s.) o svém nesouhlasu se záměrem vybudovat cyklistickou stezku z Morkovic do Nezamyslic v předložené podobě už informovalo.

Ke svému zápornému stanovisku zároveň připojili vlastní návrh – trasa by v místě Uhřického přejezdu pokračovala po plánované zpevněné cestě směrem k Prasklicím, dále Ořechovou alejí do Morkovic. Toto řešení by umožnilo vyústění cyklotrasy mimo hlavní vozovku, dále vyřešilo problémy, které s původním návrhem mají občané osady Pančocha, nenarušilo skryt zvěře, který je v zájmu MS Hubert Morkovice a zminimalizovali se požární rizika ohrožující úrodu Agrodružstva Morkovice.

4.1.3 Nesouhlas Jezdeckého klubu Ranch Pančocha

Navržený záměr vybudovat v katastru města Morkovice cyklostezku, stezku pro pěší turisty a hipostezku vedoucí na drážním tělese z Morkovic přes Pančochu do Nezamyslic, se přímo a to negativně dotýká občanského sdružení JK Ranch Pančocha.

Občanské sdružení JK Ranch Pančocha, které, mimo jiné, jako první uvedlo využít trať jako přírodně vzniklý biokoridor, případně i jako neupravenou hipostezku, poukazuje na neslučitelnost pohybu koní s cyklisty na komunikaci o šířce 2,5 metru, které je většinou omezeno příkrými svahy. Podle sdružení není možné, i při vzájemné ohleduplnosti,

se bezpečně minout, což potvrzují i bezpečnostní předpisy, především ale dlouholetá zkušenost s chovem koní.

Plánovaná trasa navíc prochází středem pastvin, které sdružení využívá a je těžké zabránit nebo jakkoliv omezit turisty, aby nezasahovali do přítomných zvířat, což s sebou pro zmíněné sdružení nese riziko trestněprávní odpovědnosti. V těsné blízkosti plánované stezky se navíc nachází seníky (500 m³ sena a slámy) **pana Roubíčka**, kdy vzdálenost od veřejné komunikace nesplňuje podle jezdeckého klubu požární předpisy.

JK Ranch Pančocha navrhuje, aby trasa cyklostezky v místě Uhřického přejezdu pokračovala po plánované zpevněné cestě směrem k Prasklicím, dále Ořechovou alejí do Morkovic. Toto řešení by pak umožnilo jednak vyústění cyklotrasy mimo hlavní vozovku a tím pádem odstranění požárního rizika uvedených seníků, tak rozšíření činnosti JK Ranch Pančocha.

Další návrh místního sdružení obsahuje namísto plánované cyklostezky výstavbu hipostezky. Představitelé JK Ranch Pančocha svoji myšlenku podporují nesrovnatelně nižšími náklady, zachováním přírodního biotopu (žádoucího nejen z hlediska ochrany životního prostředí, ale i pro turistický rozvoj kraje) a historické cesty.

4.1.4 Námitka Agrodružstva Morkovice

Zpevněním polní cesty asfaltem mezi Prasklicemi a bývalou železniční zastávkou Uhřice má Agrodružstvo Morkovice zájem o provedení zpevnění polní cesty asfaltem mezi Morkovicemi (ulice Nové sady) a napojení na zmíněnou zpevněnou cestu. Jelikož v této trati Uhřice, Prasklice, Morkovice družstvo nejvíce pěstuje cukrovku a další na přepravu náročné plodiny, hlavně v podzimním období, má tento spolek značný problém s přepravou těchto komodit po veřejných komunikacích – mohlo by docházet ke znečišťování vozovky a tím i možnému ohrožení bezpečnosti provozu.

Pokud by došlo ke zpevnění této polní cesty kamenitou drtí a asfaltem, s možností pro využívání zemědělské techniky, je Agrodružstvo Morkovice ochotné v rámci možností poskytnout zdarma dopravní a manipulační techniku.

4.1.5 Stanovisko zastupitelstva města Morkovice-Slížany

Námitky zmíněných skupin a jednotlivců místních zainteresovaných osob (viz předchozí kap. 3.1.1 až 3.1.4) vzalo zastupitelstvo města Morkovice pochopitelně v potaz, zabývalo se jimi, schválení územního rozhodnutí o výstavbě cyklistické stezky do Nezamyslic to stejně zásadním negativním způsobem neovlivnilo.

Zajímavý byl ale názor místních občanů z osady Pančocha, podle kterých by cykloturisté raději měli ke svým sportovním a kulturním aktivitám využívat ne příliš zatíženou komunikaci z Morkovic do Uhřic a dále do obce Mořice. Zbytečné by tak bylo dle mínění těchto obyvatel této osady budovat další asfaltový povrch pro pár občanů.

Pan starosta města Morkovice pan Mgr. Pavel Horák ale neměl spolu s dalšími kolegy z vrchního managementu ostatních zainteresovaných obcí při analyzování námítky obyvatel osady Pančocha a vůbec dalších vzešlých pesimistických názorů pochopení, k pozdržení zahájení výstavby cyklostezky, respektive zamítnutí územního rozhodnutí tak nebyl sebemenší důvod: „*Smyslem stavby není jen poskytnutí bezpečné trasy především dětským cyklistům a bruslařům v době, kdy vzrostl počet aut na komunikaci II/433 v souvislosti s nájezdem na dálnici u Mořic,*” vidí pan starosta Horák ve zcela opačném pohledu než občané osady Pančocha současnou situaci na místní komunikaci z Morkovic přes Uhřice až do Mořic a pokračoval: „*Jde nám také o zachování dopravního koridoru, který naši předkové v krajině vybudovali,*” objasnil nejvyšší představitel města Morkovice důvod, proč obce dotčené zamýšlenou cyklistickou stezkou ze svých rozpočtů neměli problém vyčlenit jisté finanční prostředky charakterizované již v předchozí kapitole 3.6.2.

Problém nicméně vznikl při schvalování stavebního plánu. Proti němu se totiž na začátku března odvolal morkovickým představitelům dobře známý pan Roubíček (který plní jakousi funkci mluvčího některých dalších nespokojených jedinců z osady Pančocha včetně tamních chovatelů koní), jehož protest budování celé stavby pěkně komplikuje. Celá záležitost dokonce může skončit až před soudem. Radnice zároveň musí odložit vyplnění potřebných dokumentů pro poskytnutí nezbytných finančních dotací.

„Vzhledem k těmto zdržením určitě nestihneme podat žádost do ROP, tím se situace s financováním stezky výrazně komplikuje a zahájení stavby se odkládá minimálně na rok 2011,“ sklesle konstatoval sám pan starosta města Morkovice Mgr. Pavel Horák a pokračoval: *„Výtky pana Roubíčka oprávněné nejsou, proti stavebnímu povolení zopakoval stejné výhrady jako proti územnímu rozhodnutí, a ty byly již jednou zamítnuty. Pan Roubíček dodnes nepochopil, že volný sklad sena a slámy je takzvaný stoh, a ne stavba nazvaná jako sklad zemědělských produktů.“*

Cyklistická stezka přitom měla být hotová už v příštím roce, na její stavbě se má podílet všech sedm obcí, které se v blízkosti bývalé trati nachází. Tomáš Roubíček má za to, že celá stavba bude předražená a nebude plnit svůj účel. Sám s dráhou vyvolal před několika lety jednání, opuštěnou železniční trať chtěl zachovat jako jakýsi biokoridor – udělat z ní hipostezku. Počinání lidí kolem pana „mluvčího“ Roubíčka bylo v souladu se zachováním rázu místní přírody, zpracovaná odborná stanoviska dokonce záměr oponentů plánované cyklistické stezky schvalovala.

„Myslím si, že to současné řešení je dost nešťastné. Je také na pováženou, že na začátku se počítalo s dvaceti milióny, nyní je ta částka několikanásobně vyšší,“ nerozumí finančním kalkulacím pan Roubíček. *„Když jsme chtěli vyvolat jednání o tom, aby byl směr trasy pozměněn, nikdo nás neposlouchal. Náš návrh přitom měl celou řadu výhod.“*

V odvolání proti stavebnímu plánu se pan Roubíček zmiňuje o skladu se senem. Pět metrů od bývalé dráhy a budoucí cyklostezky totiž vlastní sklad na seno (viz fotografie č. 5 v příloze č. 5). Pokud tudy povede stezka, hrozí podle něj vážné riziko, že sklad někdo zapálí.

„Překvapilo mě stanovisko úřadů, které tvrdí, že se nejedná o sklad zemědělských produktů. Co je potom seno? Produkt kovovýroby?“

Na základně předchozího vývoje pan Roubíček se svými „pobočníky“ předpokládá, že odvolání bude zamítnuto a celá věc povede k zmíněnému soudnímu řízení. Panu starostovi proto navrhl, že za splnění určitých podmínek, jako například zajištění skladu a podobně, je ochoten odvolání stáhnout a celou záležitost tak definitivně vyřešit. Přesto s cyklostezkou stále nesouhlasí.

Široká veřejnost je nicméně výstavbě cyklistické stezky pozitivně nakloněna, což v petici za podporu její realizace stvrdilo podpisem 554 obyvatel Morkovic a okolních obcí.

4.2 Vliv stavby na životní prostředí a ochranu zvláštních zájmů

Některé z výše charakterizovaných námitek subjektů a konkrétních jedinců dotčených plánovanou výstavbou cyklistické stezky z Morkovic do Nezamyslic v určitých bodech úzce souvisí s předpokládanými environmentálními dopady realizace cyklostezky na trase bývalé dráhy drážního tělesa.

Životní prostředí bude každým projektem a následnou realizací objektu obdobného charakteru v menší či větší míře ovlivněno, ať už mluvíme o aspektech v pozitivním (zejména při užívání stezky) nebo negativním (při samotném budování objektu) slova smyslu. Tyto zmíněné nežádoucí environmentální dopady pak investoři musí ve spolupráci s realizační firmou tohoto stavebního díla v maximální míře minimalizovat. Lhostejnost ke kvalitě, respektive ochraně dnešního těžce zkoušeného životního prostředí jednoduše není na místě.

Posláním zamýšlené cyklistické stezky z Morkovic do Nezamyslic je zlepšení dostupnosti cyklostezce blízkých obcí a některých pozemků v doprovodu s podporou rozvoje zdravého životního stylu a rekreace. Stezku budou moci využívat vedle cyklistů i jezdci na kolečkových bruslích, v zimě dokonce běžkaři na lyžích. Cyklistická stezka bude sloužit širokému spektru sportů a zájmových činností – jak místním obyvatelům, tak občasným návštěvníkům. Vzhledem k tomuto multifunkčnímu charakteru stavby bude cyklistická stezka jednoznačně přínosem.

Z hlediska hodnocení environmentálních dopadů budoucí cyklistické stezky v rámci dotčených katastrálních území obcí Zlínského kraje Uhřice, Prasklice a Morkovice musíme podstatnou část naší pozornosti pochopitelně zaměřit na projektovou fázi realizační, respektive na samotný proces budování cyklistické trasy na bývalém drážním tělese. Právě během výstavby plánovaného objektu si životní prostřední projde nelehkou zkouškou.

4.2.1 Vliv na znečištění půdy

Jako stavba každého podobného charakteru bude mít i v našem případě sledovaná cyklistická stezka během své realizace vliv na kvalitu dotčené půdy na trase plánované dráhy a v jejím blízkém okolí. A nejde zrovna o pozitivně naladěné konstatování. Půda totiž může být během výstavby stezky znečištěna především neočekávaným, havarijním únikem ropných látek z používaných dopravních a stavebních mechanismů, což v některých případech skutečně ovlivnit nemůžeme. Možné drastické následky kvality místní půdy poškozené zmíněnými technickými patáliemi ale mohou být eliminovány dostatečně kvalitním a v praxi efektivně fungujícím organizačním plánem výstavby. V takovém plánu pak můžeme jednoznačně definovat způsoby řešení těchto vzniklých nepříjemných a zároveň nebezpečných situací, které v konečném důsledku povedou k minimalizaci znečištění místních půd, horninového prostředí nebo nerostných zdrojů.

Samotný provoz na dokončené cyklistické stezce už na znečištění půdy takový vliv mít nebude.

4.2.2 Vliv na jakost vod

Podobně jako v případě potenciálního znečištění půdy na a v blízkosti trasy budoucí cyklistické stezky v rámci samotné výstavby objektu může být zhoršena i kvalita, respektive jakost vod – povrchových i podzemních.

Prvně zmíněná voda povrchová může být stejně jako půda ohrožená nebezpečným únikem ropných látek z dopravních a stavebních mechanismů nutných k provedení jízdnic pruhů či rekonstrukci mostních objektů na trase cyklistické stezky. Z tohoto důvodu je tedy nutné zaměřit se na vypracování havarijního plánu, na jehož základě by se hrozba kontaminace vod cyklostezce blízkého Velkého morkovického rybníku, Morkovického a Švábského potoku a potoku Tištínka stlačila během realizace stavby na minimální možnou úroveň. Stupeň ohrožení jakosti povrchových vod po dokončení všech prací na cyklostezce pak pochopitelně závisí na způsobu údržby komunikace, provoz cyklistů a dalších sportovně založených jedinců však na znečištění vod nebude mít tak výrazný vliv – obdobně jako u výše charakterizovaných půd.

Na druhou stranu vody podzemní by výstavbou cyklistické stezky dotčeny být neměly. Vzhledem k povaze zamýšleného objektu se totiž výrazné zásahy do půdního fondu nepředpokládají, režim podzemních vod by tak neměl být ovlivněn. Snad jen s výjimkou opravdu rozsáhlých technických problémů spojených s ropným únikem v důsledku užitých dopravních a stavebních mechanismů – ty by ale měly být na základě stanov zmíněného vypracovaného havarijního plánu minimalizovány a podzemní voda by tak zůstala zcela nedotčena.

4.2.3 Vliv na chráněné části přírody, flóru a faunu

Úsek budoucí cyklistické stezky z Morkovic do Nezamyslic na území Zlínského kraje náleží z biogeografického členění České republiky do Ždánicko-Litenčického regionu provincie Západní Karpaty, žádného vymezeného ochranného pásma chráněných lokalit se nicméně nedotýká – o nějakém vlivu z pozitivního či negativního hlediska směrem k těmto druhům hodnotných oblastí tedy v tomto případě nemůže být ani řeč.

Během realizace stavby však dojde k zásahu do některých místních, nevyužívaných stávajících kolejových dráh blízkých krajinných prvků – v celé délce plánované trasy (průjezdném průřezu) si totiž stavba vyžádá daň v podobě odstranění kořenů a ořezání větví zejména u menších dřevnatých rostlin. V důsledku vytvoření dostatečného místa pro oba jízdní pruhy nové cyklistické stezky naopak nedojde ke kácení okolních vzrostlých stromů. V místech rekonstrukce zchátralých mostních objektů malého rozpětí přes Švábský a Morkovický potok pak budou negativně ovlivněné dotčené vodní toky.

V souvislosti s ohrožením místní fauny (živočišné části přírody) a flóry (rostlinné části přírody) při výstavbě cyklistické stezky se v rámci konečného hodnocení nakonec výrazná škodlivá reakce nepředpokládá, s vyhubením některého z živočišných nebo rostlinných (ba dokonce významnějších) druhů se nepočítá. Fauna a flóra vyskytující se v bezprostředním okolí budoucí cyklostezky ale stavebními pracemi ohrožena do jisté míry pochopitelně bude. Nejvíce problematickým úsekem z tohoto pohledu je úsek trasy v blízkosti ekosystému Morkovického potoka, kolem jehož břehu má cyklistická stezka procházet.

4.2.4 Vlivy na ovzduší a produkci odpadů

Z legislativního hlediska ve smyslu zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, není cyklistická stezka zdrojem znečišťování ovzduší. Samotná výstavba cyklostezky (výkopové práce, skrývání zeminy či úprava terénu) za podpory užití stavebních strojů a nákladních vozidel k tomuto účelu ale jistě navýšení emisí a prašnosti v širokém okolí za následek samozřejmě bude mít, při využívání hotové cyklostezky coby díla bezmotorového charakteru již k takovému znečišťování ovzduší docházet nebude.

V podobném duchu bychom mohli hovořit i o míře produkované hlukové hladiny z těchto dopravních obslužných zařízení v dotčeném území – ke zvýšení hluku bude docházet jen po dobu výstavby plánované cyklistické komunikace, samotný provoz na dokončené stezce již zdrojem hluku není. Pravda je ale taková, že v důsledku většího počtu cyklistů se jistě zvýšení hluku kolem trasy cyklostezky projevit přesto může, z tohoto pohledu však nejde o přesně odhadnutelnou záležitost a zřejmě se ve větší (dlouhodobé) míře neprojeví.

Povinností realizační firmy pak bezpochyby bude udržovat stavbu, její okolí a příjezdové komunikace v čistém stavu takovým způsobem, aby tyto negativní zdroje krátkodobého a nepravidelného charakteru byly eliminovány na minimum (v závislosti na druhu prováděné práce a vlhkosti substrátu).

Zhotovení cyklistických pruhů a rekonstrukce stávajících mostních objektů si vedle krátkodobého znečištění ovzduší a zvýšení hlučnosti vyžádá i vznik stavebního a demoličního odpadu, kam můžeme zařadit beton, dřevo, asfaltovou směs, kovy, plasty, zeminu nebo kamení. Po uvedení stavby do provozu pak půjde o produkci odpadu komunálního (při údržbě stezky, odpady produkované uživateli), jehož množství ale nebude dosahovat takových rozměrů jako v případě prvně jmenovaného stavebního odpadu.

Nakládání s veškerými jmenovanými druhy odpadů nakonec bude probíhat podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

4.2.5 Stav složek životního prostředí záměrem ovlivněné

Předmětem stavby je vybudování zpevněné komunikace pro cyklisty na stávajícím drážním tělese (železničním spodku a kolejovém loži), jejichž únosnost odpovídá požadavkům drážní dopravy. Zatížení trasy budoucí cyklistickou dopravou bude pochopitelně řádově nižší, v tomto případě tedy postačí únosnost na zhutněné podkladní vrstvě doplněné živcovou pokládkou.

Při výstavbě cyklistické stezky nedojde k záboru zemědělského půdního fondu, na ohumusování krajnic zamýšlené trasy nicméně bude zapotřebí zhruba 1200 m³ ornice, kterou bude možné získat při provádění staveb v okolí – například budování zemědělských účelových komunikací v obci Mořice, deset kilometrů severně od města Morkovice. Jiné zemní práce nejsou v rámci stavby v plánu.

V rámci realizace cyklostezky samozřejmě musí být respektována veškerá ochranná pásma stávajících podzemních i nadzemních inženýrských sítí, která budou vytyčena investorem v rámci předání staveniště. Jedná se zejména o ochranné pásmo plynovodu, vodovodu, nadzemního elektrického vedení a podzemního telekomunikačního vedení.

Na bourací práce a kácení porostů zřejmě nebudou kladeny žádné speciální požadavky. Případné bourací práce by byly pouze malého rozsahu, zejména co se týče obnovy mostních objektů, případně úpravy křížení dráhy se silnicí III/43336 u Morkovic. V rámci přípravných prací bude demontován kolejový rošt v celé trase cyklistické stezky a odstraněny náletové křoviny.

Z hlediska řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí se nepředpokládá vážný problém – konstrukce zemního tělesa, která byla vybudována na začátku 20. století, je stávající. Její odolnost vůči sesuvům půdy a povodním lze předpokládat i nadále.

Co se požární ochrany týče, je komunikace pro cyklisty stavbou nevýrobního charakteru a na stavbu tedy nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. To se týká i oblasti řešení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – cyklostezka je budována jako

bezbariérová již ze své podstaty. Bezpečnost provozu jedinců s podobnými zdravotními problémy a vůbec všech osob, které mají v plánu cyklistickou stezku užívat, pak bude zajištěna segregováním této trasy. V rámci území katastrálních obcí Zlínského kraje je z tohoto hlediska věnována největší pozornost místu křížení plánované komunikace se silnicí III/43336 u zastávky v Uhřicích zhruba 2,8 kilometru od začátku cyklistické stezky v Morkovicích, ve kterém bude vybudován středový ostrůvek vymezující začátek a konec této stezky. Místa sjezdu pak budou v délce 15 metrů provedena v reliéfní barevné dlažbě pro zdůraznění změny charakteru.

4.2.6 Hodnocení environmentálních dopadů a doporučení

Záměrem představitelů katastrálních území obcí Uhřice, Prasklice a Morkovice správního obvodu ORP Kroměříž je ve spolupráci se zastupiteli municipalit Koválovice-Osíčany, Tištin, Dřevnovice a Nezamyslice sousedního Olomouckého kraje zhotovit cyklistickou stezku na trase bývalého drážního tělesa o celkové délce 11,556 kilometrů, z toho 4,7 kilometrů bude součástí kraje Zlínského. Vybudování cyklostezky bylo jednou z priorit v říjnu roku 2006 nově zvoleného zastupitelstva města Morkovice v čele se starostou, panem Mgr. Pavlem Horákem a s realizací tohoto objektu tedy panovala (což se až na některé výjimky děje dodnes) všeobecný souhlas.

Z hlediska funkčnosti bude cyklostezka sloužit všem zájemcům o zdravý životní styl a rekreaci, místní občané nebo příležitostní návštěvníci navíc budou mít díky nové trase příležitost jednoduše se dopravit k okolním pozemkům a obcím se zajištěnou bezpečností provozu a minimálním rizikem vzniku negativních environmentálních dopadů směrem k okolnímu životnímu prostředí.

Jako každá stavba obdobného charakteru si však i cyklistická stezka vyžádá v menší či větší míře negativní zásahy směrem k blízkému okolí v rámci své samotné realizace, investoři ve spolupráci s realizátory objektu pak tyto veškeré body záporné stránky projektu musí v maximální míře eliminovat. Při zpracování projektové dokumentace i při realizaci plánované cyklostezky je proto nutné respektovat platné právní předpisy a podmínky stanovené státními orgány.

Budoucí cyklistická stezka se v rámci hodnoceného úseku na území Zlínského kraje nebude nacházet v žádném ochranném pásmu chráněných území, nebude docházet ani k záboru zemědělského a lesního půdního fondu. K zapotřebí bude akorát 1200 m³ ornice v rámci ohumusování krajnic nové stezky, která se má podle plánu investorů dovést z nedaleké obce Mořice.

K výstavbě cyklostezky bude zapotřebí těžkých nákladních vozidel a dalších obslužných strojů, které budou manipulovat s různými druhy materiálů jako například šterk, kamenivo, písek nebo asfaltový beton. V souvislosti s užitím této stavební techniky nicméně existuje riziko úniku ropných látek a s tím spojená, dle rozsahu způsobených škod v menší či větší míře, kontaminace jak půdního fondu tak povrchových a podzemních vod. Potenciální možnost vzniku těchto nebezpečných situací by se v tomhle případě mohla vypracováním optimálního havarijního plánu minimalizovat, zároveň je třeba vyvarovat se skladování vodám závadných látek v blízkosti místního Morkovického a Švábského potoka.

Odpadní vody v průběhu realizace vznikat nebudou, k odvedení vody dešťové bude využit přirozený spád jízdních pruhů cyklistické stezky a rozpoložení okolního terénu. V rámci rekonstrukce stávajících mostních objektů přes Švábský a Morkovický potok pak bude zajištěno kompletní vyčištění propustků v doprovodu s bezproblémovou migrací živočichů.

Práce se stavebními stroji se v každém případě podepíše na nárůstu množství emisí, prašnosti a hlukové hladiny v dotčeném území, během realizace objektu zároveň budou vznikat stavební, demoliční odpady a po uvedení cyklostezky do provozu i odpady komunální – je tak namístě uzavřít dohodu s osobami, které mají oprávnění k nakládání a upřednostňovat využívání odpadů.

Stupeň zásahu těchto jednotlivých aspektů do environmentální složky životního prostředí však nelze dopředu odhadnout, s ohledem na charakter plánovaného objektu lze pouze předpokládat, že nebude v konečném hodnocení významné. Tomuto poslání by samozřejmě napomohlo používat během výstavby cyklistické stezky pouze vozidla prokazující nepřekračování stanoveného emisního limitu.

5. ZÁVĚR

Zpracovaná diplomová práce řeší problematiku plánované výstavby cyklistické stezky mezi obcemi Morkovice a Nezamyslice v úseku katastrálních území municipalit Morkovice, Uhřice a Prasklice správního obvodu ORP Kroměříž s cílem zprostředkovat stanoviska občanů stezkou dotčených obcí, posoudit předpokládané environmentální dopady zejména v rámci výstavby tohoto objektu včetně navržených doporučení a nakonec vymezit kladné a záporné stránky navrhovaného záměru.

Úvodní kapitola se věnovala teoretickému vymezení strategie rozvoje cyklistické infrastruktury na evropské, národní a regionální úrovni – území Zlínského kraje s charakteristikou cyklistické trasy respektive stezky v doprovodu s jejich značením a platnou právní úpravou. Podstata další kapitoly pak už byla zaměřena na podporu a rozvoj cyklistické dopravy na území sledovaného zlínského regionu s představením zmíněné budoucí cyklostezky, jejího rozpočtu a způsobu financování.

Takto definovaný teoretický rámec v prvních dvou kapitolách se mi nakonec stal východiskem ke splnění stěžejního cíle práce v podobě celkové analýzy a zhodnocení plánované realizace cyklostezky mezi obcemi Morkovice a Nezamyslice s důrazem na úsek území Zlínského kraje. Základem pro zpracování problémů spojených s výstavbou tohoto objektu se pro mě stal průzkum mezi subjekty a obyvateli budoucí cyklostezky dotčených obcí formou užití verbální komunikace a následné kompletace získaných informací v podobě zpracovaných stanovisek jedinců místní osady Pančocha, mysliveckého sdružení, jezdeckého klubu či samotného Městského úřadu Morkovice-Slížany. Nezpochybnitelnými dopady cyklostezky na okolní životní prostředí během realizace stavby a po jejím dokončení, ať už z pozitivního, v rámci výstavby objektu ale především z negativního hlediska, jsem se pak zabýval ve druhé části této třetí kapitoly. Předpokládané nežádoucí environmentální dopady v ní charakterizované se v rámci připojených doporučení snažím minimalizovat.

Z hlediska posledně zmíněného hodnocení dopadů na životní prostředí jsem nicméně dospěl k závěru, že samotná výstavba cyklistické stezky v dnešní dlouhou dobu deklarované podobě v rámci sledované etapy na území Zlínského kraje nebude mít na environmentální složku živé části přírody významný vliv. Zamýšlená cyklostezka neprochází žádným pásmem

chráněných území, nebude docházet k záboru zemědělské půdy. Mírné zhoršení stavu okolního prostředí však lze předpokládat při práci s obslužnými stroji, které pochopitelně budou mít za následek předem těžko odhadované navýšení emisí, hluchosti, prašnosti nebo produkovaného demoličního odpadu v blízkém okolí stavby, při manipulaci s touto těžkou stavební technikou navíc hrozí riziko úniku ropných látek do půdního fondu a ohrožena může být i jakost povrchových vod. Minimalizovat veškeré zmíněné (v mnohých případech těžko zabránitelné) neduhy realizace cyklistické stezky na environmentální složku životního prostředí na druhou stranu můžeme vypracováním kvalitního havarijního plánu, efektivní organizací práce, dodržováním platných právních předpisů nebo užíváním dopravních prostředků nepřekračující stanovené emisní limity.

Dílo dokončené pak už na okolní životní prostředí nebude mít takový negativní vliv jako při jeho výstavbě. V podstatě se dá říci, že žádný. Jako každá stavba obdobného charakteru si však i cyklistická stezka z Morkovic může užíváním návštěvníků a pravidelnou údržbou vyžádat vznik nežádoucích látek zejména v podobě komunálního odpadu, zájmem majitelů stezky však pochopitelně bude taková rizika eliminovat. Pozitiva v podobě rozvoje zdravého životního stylu, rekreace a sportovního vyžití v doprovodu s nulovými produkovanými emisemi jsou však u stavby takového charakteru nezpochybnitelná.

Z hlediska vedení cyklistické stezky z města Morkovice přes katastrální území obcí Uhřice a Prasklice na místě opuštěného drážního tělesa z Morkovic do Nezamyslic a vůbec hodnocení smyslu cyklodráhy vidím v tomto projektu jednoznačný pozitivní přínos – ostatně jako u stavby každého podobného charakteru, které je v konečném důsledku šetrné k životnímu prostředí a z bezpečnostního rámce vykazuje maximální ochranu rekreantů, sportovních nadšenců a dalších zájemců.

Na druhou stranu nesouhlas lidí kolem pana Roubíčka z místní osady Pančocha a tím pádem oddálení schválení stavebního povolení a zahájení realizace stavby neberu na lehkou váhu a s některými jeho připomínkami nelze než souhlasit. Námitku v podobě hrozícího požáru jeho skladu sena a slámy rozprostírajícího se pět metrů od pozemku bývalé dráhy bych ale považoval za přehnanou, vzhledem k rozsáhlosti a místu vedení plánovaného objektu stezky pak považuji za ne celkem vhodný i návrh vybudovat namísto cyklistické stezky hipostezku. A vést trasu v úseku od Morkovic do Uhřic po vedlejší komunikaci II/433 pro motorová vozidla by v současné době také nebylo nejrozumnějším řešením – z důvodu

vybudovaného nedalekého nájezdu na dálnici u Mořic už totiž tato komunikace přestala být nevyužívaná, hustota provozu osobních automobilů v této lokalitě se opravdu zvýšila a bezpečnost účastníků cyklistické trasy by tak mohla být v určité míře ohrožena.

Smíšené pocity naopak u mě převládají při pohledu na finanční stránku (rozpočet) budoucí cyklistické dráhy. V úvodní studii se totiž předpokládal rozpočet ve výši astronomických 76 miliónů korun, následně byl po veškerých připomínkách ze strany místního Agrodružstva Morkovice, Mysliveckého sdružení Hubert Morkovice, obyvatelů osady Pančocha a Jezdeckého klubu Ranch Pančocha zveřejněn rozpočet přijatelnějšího rázu s uvažovanou částkou 20 miliónů korun. Poslední rozpočtový plán nicméně původně optimistický pohled opět ukládá k ledu – zastupitelé dotčených obcí totiž počítají s nemalým navýšením peněžních prostředků na konečných více jak 44 miliónů korun, což je v doprovodu se současnou ekonomickou krizí bezpochyby závratná částka. Peněžních prostředků navíc bude třeba i na základní údržbu cyklostezky.

V aktuální verzi zamýšlené cyklistické stezky bych ale podstatný problém viděl zejména v neexistenci její přímé návaznosti – v Morkovicích vyústí na hlavní silnici (viz fotografie č. 8 v příloze č. 5), v Nezamyslicích na vlakovém nádraží. Zastavení nádraží města Morkovice a vybudování cyklostezky s asfaltovým povrchem zabrání do budoucna obnově spojení města železniční dopravou, a tím může odradit investory do této lokality. Státy jako Rakousko a Německo se již k obnově zrušených místních tratí rychle vrací z důvodu přetížení silničních komunikací a ekologie, Česká republika z tohoto pohledu určitě nebude výjimkou.

Plán vybudovat cyklistickou stezku v aktuální podobě na území správního obvodu obce s rozšířenou působností Kroměříž vedoucí přes katastrální území municipalit Morkovice, Uhřice a Prasklice přesto podporuji. Z rozpočtů zmíněných obcí – investorů jsou finance na tento záměr delší dobu vyčleněné, navíc se počítá s významnou podporou Státního fondu dopravní infrastruktury a Zlínského kraje. Představitelé dotčených municipalit navíc hlásí nemalou podporu svých obyvatel. Na závěr lze jen konstatovat, že je pouhou otázkou času, kdy si místní občané a příležitostní návštěvníci z nedalekého okolí budou moci zbrusu novou, moderní a hlavně bezpečnou dráhu cyklistické stezky vyzkoušet na vlastní kůži.

Stěžejní cíl této diplomové práce v podobě zpracované analýzy a hodnocení plánované realizace cyklistické stezky v doprovodu se zprostředkováním stanovisek občanů stezkou dotčených obcí, posouzením předpokládaných environmentálních dopadů zejména v rámci výstavby tohoto objektu včetně navržených doporučení a nakonec vymezení kladných a záporných stránek navrhovaného objektu, tak byl naplněn.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Knihy:

[1] BÍLOVÁ, M. *Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2007. 60 s. ISBN 978-80-244-2062-2.

[2] ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČR. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice; II. díl*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2000. 116 s. ISBN 80-9021-41-7-7.

[3] FASTR, P. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 9. vyd. Praha: Linde, 2008. 240 s. ISBN 978-80-7201-719-5.

Elektronické publikace:

[4] *Asociace krajů České republiky* [online]. Zlínský kraj [cit. 13. března 2010]. Dostupné z: < http://www.asociacekraju.cz/vismo5/dokumenty2.asp?id_org=450022&id=66087 >.

[5] *Český statistický úřad* [online]. Charakteristika Zlínského kraje [cit. 15. března 2010]. Dostupné z: < <http://www.zlin.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/home> >.

[6] *Česká informační agentura životního prostředí* [online]. Stav životního prostředí v jednotlivých krajích České republiky, 2008 – Zlínský kraj [cit. 20. března 2010]. Dostupné z: < [http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/CENMSFYDBW7F/\\$FILE/zk.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/CENMSFYDBW7F/$FILE/zk.pdf) >.

[7] *Cyklistika Krnov* [online]. Základní parametry a typy cyklistických tras [cit. 5. února 2010]. Dostupné z: < <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Zakladni-parametry-cyklistickych-tras.htm> >.

[8] *Cyklotrasy Deníku.cz* [online]. EuroVelo [cit. 5. dubna 2010]. Dostupné z: < http://cyklotrasy.denik.cz/novinky/cykloprojekt_eurovelo20090827.html >.

- [9] *Deník politika* [online]. První databáze politiků, politických stran, obcí a institucí České republiky [cit. 6. dubna 2010]. Dostupné z:
< <http://www.denikpolitika.cz/> >.
- [10] *Informační portál Zlínského kraje* [online]. Generel dopravy Zlínského kraje [cit. 12. dubna 2010]. Dostupné z:
< <http://encyklopedie.seznam.cz/search?q=stezka+pro+cyklisty> >.
- [11] *Informační portál Zlínského kraje* [online]. Koncepce dopravní infrastruktury na území Zlínského kraje [cit. 8. dubna 2010]. Dostupné z:
< <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30463&doctype=ART&nid=2656&cpi=1> >.
- [12] *Jednotné územně analytické podklady a územní plány* [online]. Rozbor udržitelného rozvoje území správního obvodu obce s rozšířenou působností Kroměříž [cit. 26. března 2010]. Dostupné z:
< <http://www.juap-zk.cz/docDetail.aspx?docid=85725&nid=8836&doctype=ART> >.
- [13] *Josef Smykal – poslanec Parlamentu ČR za Zlínský kraj* [online]. Volební obvod [cit. 10. března 2010]. Dostupné z:
< <http://www.josefsmykal.cz/obvod.htm> >.
- [14] *Nadace Besip* [online]. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR [cit. 8. února 2010]. Dostupné z:
< <http://www.nadacebesip.cz/Archiv/Soubory/f3.pdf> >.
- [15] *Nadace Partnerství* [online]. Projekt EuroVelo [cit. 26. února 2010]. Dostupné z:
< <http://www.nadacepartnerstvi.cz/p-13391&exp=male33> >.
- [16] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. Národní cyklostrategie [cit. 26. ledna 2010]. Dostupné z:
< <http://www.cyklostrategie.cz/> >.
- [17] *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. Cyklistická doprava [cit. 4. prosince 2009]. Dostupné z:
< <http://www.czrso.cz/index.php?id=52#op451> >.

[18] *Oficiální stránky města Morkovice-Slížany* [online]. Stručná historie města Morkovice-Slížany [cit. 23. března 2010]. Dostupné z:

< <http://www.morkovice-slizany.cz/> >.

[19] *Oficiální stránka obce Prasklice* [online]. O obci Prasklice [cit. 20. března 2010].

Dostupné z:

< <http://www.prasklice.wz.cz/> >.

[20] *Seznam Encyklopedie* [online]. Obec Uhřice [cit. 20. března 2010]. Dostupné z:

< <http://encyklopedie.seznam.cz/search?q=obec+uh%C5%99ice> >.

[21] *Seznam Encyklopedie* [online]. Stezka pro cyklisty [cit. 3. ledna 2010]. Dostupné z:

< <http://encyklopedie.seznam.cz/search?q=stezka+pro+cyklisty> >.

[22] *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2010 [cit. 17. března 2010]. Dostupné z:

< http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2009_pravidla_cyklostezky2010.pdf >.

[23] *Tisková agentura MEDIAFAX* [online]. Nová cyklostezka kolem Baťova kanálu povede od Kroměříže až do Hodonína [cit. 4. dubna 2010]. Dostupné z:

< <http://www.mediafax.cz/regiony/3019460-Nova-cyklostezka-kolem-Batova-kanalu-povede-od-Kromerize-az-do-Hodonina> >.

[24] *Turistický průvodce po ČR* [online]. Kroměřížsko [cit. 4. dubna 2010]. Dostupné z:

< http://www.trasovnik.cz/k_zlin/kromeriz/kromeriz.asp >.

[25] *Valašsko – Horní Vsacko* [online]. Cyklostezka Bečva [cit. 5. dubna 2010]. Dostupné z:

< <http://www.valassko-hornovsacko.cz/cs/valassko-horni-vsacko/pripravovane-akce-a-projekty/?produkt=1188> >.

[26] *Zákony ČR onLine* [online]. Zákony [cit. 14. listopadu 2009]. Dostupné z:

< <http://www.zakony.cz/> >.

Ostatní publikace:

[27] *Interní materiály poskytnuté Městským úřadem Morkovice-Slížany*

SEZNAM ZKRATEK

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
BYPAD	Bicycle Policy Audit (Audit cyklistické politiky)
ČR	Česká republika
ČSN	České technické normy
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
CYCLE21	Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR
ECF	European Cyclists' Federation (Evropská cyklistická federace)
EU	Evropská unie
EuroVelo	European Cycle Route Network (Evropská síť cyklotras)
HDP	hrubý domácí produkt
HPH	hrubá přidaná hodnota
CHKO	chráněná krajinná oblast
INTERREG III	nástroj pro překonání nevýhod plynoucích z příhraniční pozice
JK	jezdecký klub
KČT	Klub českých turistů
k. ú.	katastrální území
LEADER+	podpora projektů rozvoje venkova
Mgr.	magistr
MS	myslivecké sdružení
NUTS	Nomenclature of Units for Territorial Statistics (Statistické územní jednotky Evropské unie)
OK	Olomoucký kraj
ORP	obec s rozšířenou působností
PHARE	Poland and Hungary Aid for Reconstruction of the Economy (Podpora ekonomické restrukturalizace a politických změn v Polsku a Maďarsku)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SO	správní obvod
SONDA	Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury
SROP	Společný regionální operační program
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ŠD	šterkodrt'

TP	Technické podmínky
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu)
v.v.i.	veřejná výzkumná instituce
ZK	Zlínský kraj

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne

.....
jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

Strabenice 61, Litenčice 768 13